



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 178]

नई दिल्ली, शुक्रवार, दिसम्बर 1, 2006/अग्रहायण 10, 1928

No. 178]

NEW DELHI, FRIDAY, DECEMBER 1, 2006/AGRAHAYANA 10, 1928

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 30 नवम्बर, 2006

सं. टीएएमपी/57/2005-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 एवं 50 के अन्तर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा अपने दरमान के सामान्य संशोधन हेतु मुंबई पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्तावों को संलग्न आदेशानुसार अनुमोदित करता है।

अनुसूची

प्रकरण सं. टीएएमपी/57/2005-एमबीपीटी

मुंबई पत्तन न्यास

....

आवेदक

आ दे श

(सितम्बर 2006 के 28 वें दिन पारित)

यह प्रकरण एमबीपीटी से, उसके दरमान में सामान्य संशोधन के संबंध में प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) ने दिनांक 22 सितम्बर 2005 के अपने पत्र के अंतर्गत अपने दरमान में सामान्य संशोधन के लिए 1997 में व्यापक प्रस्ताव दाखिल किया है। टीएएमपी के गठन के बाद एमबीपीटी का यह पहला व्यापक प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव है।

2.2. अपने न्यासी मंडल के विचारों से अवगत कराते हुए एमबीपीटी ने दिनांक 31 अक्टूबर 2005 के अपने पत्र द्वारा अपने पिछले प्रस्ताव में कुछ संशोधनों का प्रस्ताव किया था। संशोधनों में कुछ परिभाषाओं में परिवर्तन, कुछ सशर्तताओं में परिवर्तन और पीर पाउ मेनीफोल्ड से शिवडी ओ प्वाइंट तक के पाइपलाइनों के उपयोग के लिए विविध शुल्क लगाना आरम्भ करना शामिल है।

2.3. प्रस्ताव के प्रमुख बिन्दु संक्षिप्त रूप में निम्न प्रकार से हैं:

- (ii) वर्ष 2006, 2007 एवं 2008 के लिए कार्गो की मात्रा निम्नानुसार अनुमानित की गयी है:  
(दस लाख टनों में)

2005-2006	36.95
2006-2007	38.60
2007-2008	40.74

(1)

- (ii) कार्गो से संबंधित प्रभार पर 25% की वृद्धि एवं पोत संबंधी प्रभार पर 8% की वृद्धि पर विचार किया गया है। (सभी प्रशुल्क मदों पर समान नहीं है)।
- (iii) व्यय में 5% प्रति वर्ष की दर से वार्षिक अभिवृद्धि ली गयी है। इसके साथ ही वर्ष 2007 के लिए वेतन संशोधन की मद में 70 करोड़ रुपये प्रदान किये गये हैं।
- (iv) अनुमानित पूंजी व्यय इस प्रकार है:
- |         |                    |
|---------|--------------------|
| 2005-06 | 74.53 करोड़ रुपये  |
| 2006-07 | 80.00 करोड़ रुपये  |
| 2007-08 | 100.00 करोड़ रुपये |
- (v) अनुरक्षण निकर्षण अर्थात् 6.32 करोड़ रुपये पर प्रशुल्क संशोधन हेतु विचारित औसत वार्षिक निकर्षण लागत को तीन साल की अवधि के लिए अस्थगित व्यय के रूप में मान लिया गया है।
- (vi) प्रशुल्क संशोधन के प्रयोजन से भूतपूर्व बीडीएलबी के आय एवं व्यय पर विचार किया गया है।
- (vii) प्रत्येक कार्गो के लिए आयात एवं निर्यात कार्गो हेतु एक ही पोतघाट किराया दर प्रस्तावित की गई है। तथापि स्टील कार्गो के आयात एवं निर्यात हेतु पृथक-पृथक दर प्रस्तावित की गई है। आयात एवं निर्यात के लिए साझा दर की गणना कार्गो की प्रबलता के आधार पर की गई है।
- (viii) वर्ष के दायित्व को निमाने के लिए पेंशन एवं उपादान के वार्षिक अंशदान के रूप में वेतन आदि और मजदूरी के लिए 17.08 % की दर पर विचार किया गया है।
- (ix) बंकरों पर सामान्य पोतघाट किराये का 50% आरंभ किया गया है।
- (x) निर्यात विलंब शुल्क को आयात विलंब शुल्क के बराबर लाया गया है।
- (xi) पीर पाऊ में रसायनों की दरों में संशोधनों के लिए उच्चतर दरें प्रस्तावित की गई हैं।
- (xii) खतरनाक रसायनों के मामले में उच्चतर दरें प्रस्तावित की गई हैं।
- (xiii) पोतघाट किराया अनुसूचि के अन्तर्गत माल ढुलाई प्रभार प्रस्तावित किया गया है।
- (xiv) सम्मिश्र नौचालन एवं नौकर्षण प्रभार को जीआरटी की तीन स्लैबों (श्रेणियों) के अन्तर्गत लाया गया है।
- (xv) कारों पर पोतघाट किराया उनके मूल्य के आधार पर 0.30% पर यथावत रखा गया है और कारों के आयात पर निःशुल्क दिनों की अवधि तीन दिन और निर्धारित की गई है।
- (xvi) बंदर में प्रहस्तित किए जाने हेतु पेट्रोलियम, स्टील एवं कोयला उत्पादों पर, पोतघाट किराया दरें प्रस्तावित की गई हैं।
- (xvii) केटामारन होवरक्राफ्ट आदि पर प्रभार में 25% की वृद्धि प्रस्तावित की गई है।
- (xviii) पत्तन शुल्क पत्तन के पोत के प्रत्येक प्रविष्टि पर लगाये जाने के लिए पत्तन देयताओं का प्रस्ताव रखा गया है।
- (xix) आनन्द यात्रा पोतों द्वारा देय पोत संबंधी प्रभार 60% की दर से लगाए जाने का प्रस्ताव है।
- (xx) नौ चालकों की उपस्थिति और उनके रूकने संबंधी प्रभार बढ़ाकर रुपये 5000/- करने का प्रस्ताव है।

2.4 हालांकि पत्तन ने दावा किया है कि यह प्रस्ताव अगले तीन वर्षों तक प्रतिवर्ष 90 करोड़ रुपये के औसतन अतिरिक्त राजस्व को नीचे दिये गए अनुसार अर्जित करने की अपेक्षा रखता है:

(करोड़ रुपये में)

क्रम संख्या	गतिविधि	अतिरिक्त आय		
		2006-2007	2007-2008	2008-2009
1.	कार्गो प्रहस्तन	59.90	65.20	68.45
2.	पोत एवं गोदी	23.46	24.46	25.53

3.	रेल्वे	00.00	00.00	00.00
4.	भूमि एवं भवन	00.00	00.00	00.00
कुल योग		83.36	89.66	93.98

एमबीपीटी द्वारा उपगतिविधिवार प्रस्तुत लागत विवरण उत्पन्न की जाने वाली प्रस्तावित अतिरिक्त आय की तुलना में अनुमानित लागत घाटे / अधिशेष को निम्नानुसार दर्शाता है :

(रुपये करोड़ में)

क्र.	गतिविधि	2006-07		2007-08		2008-09	
		अतिरिक्त आय	लागत घाटा/ अधिशेष	अतिरिक्त आय	लागत घाटा/ अधिशेष	अतिरिक्त आय	लागत घाटा/ अधिशेष
1.	गोदी (डॉक) पोतघाट किराया	22.26	-20.29	23.38	-24.88	24.64	-26.08
2.	बंदरगाह पोतघाट किराया	10.73	-10.73	11.26	-11.77	11.82	-12.14
3.	क्रेन पोत	00.18	-3.10	00.19	-3.62	00.20	-3.80
4.	कन्टेनर प्रहस्तन उपकरण	00.00	-5.54	00.00	-5.90	00.00	-5.49
5.	मिलम्ब शुल्क	12.49	28.52	13.11	28.43	13.77	30.07
6.	पीओएल	00.00	4.09	00.00	5.62	00.00	9.82
7.	नौकरवाण एवं नौचालन प्रभार	06.11	-8.35	06.42	-14.50	06.73	-14.27
8.	बर्ध पर लगाना और लंगर बंधवाना	03.57	-60.04	03.75	-60.82	03.94	-71.17
9.	पोतघाट देयताएं	09.52	-52.59	10.00	-58.23	10.00	74.27
10.	पत्तन देयताएं	03.55	27.77	03.73	28.87	03.92	30.43
11.	जलयान विखंडन प्रभार	00.85	0.81	00.89	0.79	00.94	0.83
12.	शुष्क गोदी में आने का प्रभार	00.00	-7.91	00.00	-8.66	00.00	-10.22
कुल		69.26	-99.34	72.73	-131.97	75.98	-146.29

नोट : एमबीपीटी ने 16 जून 2006 के अपने पत्र द्वारा बताया गया है कि वर्ष 2006-07, 2007-08 एवं 2008-09 के दौरान पत्तन की अतिरिक्त आय समग्र रूप से निम्न प्रकार से होगी :

(रुपये करोड़ में)

क्रमांक	गतिविधि	2006-07	2007-08	2008-09
1.	क्रेन-प्रहस्तन	39.43	62.09	65.95
2.	पत्तन एवं गोदी	15.10	23.79	23.93
3.	रेल्वे	00.00	00.00	00.00
4.	भूमि एवं भवन	00.00	00.00	00.00
5.	बीडीएलबी	09.48	14.93	16.17
6.	चिपिंग (छिनाई) / पेंटिंग (रंगाई)	00.00	00.00	00.00
	कुल	64.01	100.81	106.11

2.5. मुंबई पोर्ट न्यास ने उल्लेख किया है कि यद्यपि पत्तन ने पिछले दो वर्षों में अधिशेष (राजस्व) अर्जित किया था, फिर भी शुद्ध अधिशेष पेंशन और उपादान पर पिछली देयताओं के कारण नकारात्मक है।

2.6. विभिन्न गतिविधियों और उपगति विधियों के अन्तर्गत दरों में एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित वृद्धि तालिका में निम्नानुसार है :-

## गोदी दरमान:

क्र. सं.	गतिविधि	प्रस्तावित वृद्धि
1.	सम्मिश्र नौ चालन एवं नौकषण प्रभार	एमबीपीटी ने बताया है कि वृद्धि 8% की दर से है, तीन पायदानों (स्तरों) में पुनः वर्गीकरण किया गया है। बहुत सारी सशर्तताएं बदली गयी हैं। जिस आधार पर, प्रस्तावित पायदान दरें परिकलित की गई हैं वह एमबीपीटी से लिया गया है।
2.	मास्टर नौचालकों एवं नौचालकों द्वारा सेवा प्रदान करने और उनके रुकने के लिए शुल्क	263%
3.	लंगर डालने के शुल्कों की अनुसूची	80% से 265% तक अलग-अलग वृद्धि की गई है।
4.	पत्तन देयताएं	एमबीपीटी ने बताया है कि वृद्धि 8% की है। तीन स्लेबों (पायदानों में) में पुनः वर्गीकरण किया गया है। कई सारी सशर्तताओं में बदलाव किया गया है।
5.	पोतघाट किराया	सामान्यतः खली एवं पशु-चारे पर 25% एवं शक्कर पर 41.66% जूट एवं जूट उत्पादों पर क्वायर एवं उस से बने पदार्थों पर 27% की कमी।
6.	विलम्ब शुल्क	आयात विलम्ब शुल्क पर 25% वृद्धि प्रस्तावित है। आयात और निर्यात विलम्ब शुल्क यथावत प्रस्तावित है। प्रभाव निर्यात विलम्ब शुल्क कई गुना बढ़ जाता है। नामित क्षेत्रों में भंडारित निर्यात कार्गो को, निर्यात कार्गो के लिए सामान्य 7 निःशुल्क दिवसों की तुलना में 30 निःशुल्क अवधि प्राप्त होगी।
7.	कार्गो के भंडारण के लिए एमबीपीटी द्वारा विनिर्दिष्ट क्षेत्रों में भंडारित सामान पर, अधिकतम 60 दिन तक, लाइसेंस (भंडारण) शुल्क।	31.25% से 275%
8.	सीमा शुल्क अधिनियम 1962 की धारा 60 के अन्तर्गत बांडेड / प्रतिबंधित एवं खुले प्रांगण (ओपन यार्ड) एवं मालगोदाम (वेयर हाऊसों) में भंडारित सामानों पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क।	25% से 40%
9.	सम्मिश्र बर्त किराया प्रभार	8%
10.	पोत पर स्टीवेडोरिंग सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रभार	सामान्यतया स्टील (इस्पात) कार्गो पर 25% की वृद्धि, 22.80% से 52.04% के बीच होती है। थैलाबंद (सामानों) पर प्रस्तावित वृद्धि 36.36% एवं शुल्क बल्क एवं अन्य पर वृद्धि 37.85% है। सामान्य कार्गो पर प्रस्तावित वृद्धि 18.89% है। 10 टन से कम एवं अधिक के वाहनों के लिए विभेदक दरें प्रस्तावित हैं।
11.	क्रेन प्रभार	25%
12.	विविध प्रभार (क) टेलीफोन शुल्क (ख) श्रमिक प्रभार (ग) आवेदन पत्र सह बिल की प्रति (घ) ताजे जल की आपूर्ति के लिए प्रभार (ङ.) मोटर लारियों, चलती फिरती क्रेनों (मोबाइल क्रेन) आदि के लिए अनुज्ञा पत्र (परमिट) (च) रात्री बर्थ पर आन्तुकों द्वारा देय प्रभार	(क) प्रस्तावित शून्य प्रभार (ख) 500% (ग) 300% (घ) 25% (ङ.) 100% से 6100% तक (च) 900%
13.	प्रति यात्री पोतारोहण एवं अवरोहण प्रभार	रुपये 150/- अभी हाल ही में आरम्भ किए गए तथा तदर्थ आधार पर और क्रियान्वित किए गए
14.	लाइसेंसधारी एजेन्टों द्वारा पानी की आपूर्ति	एमबीपीटी की सुविधाओं द्वारा उपयोग के लिए प्रति 1000 ली. रु. 30/- अभी हाल में ही आरम्भ किया गया।
15.	शुष्क गोदी प्रभार	25%

**बंदर दरयान:-**

क्र.सं.	गतिविधि	प्रस्तावित वृद्धि
1.	लाइसेंस शुल्क	25%
2.	न्यू फिश जैटी, न्यू ससून फिश हार्बर एवं पुरानी ससून गोदी में उपयोगकर्ताओं और सहायक व्यापार पर लाइसेंस शुल्क	25%
3.	सीमा शुल्क रहित अधिसूचित क्षेत्र में सुविधाओं, कार्गो प्रहस्तन उपस्करों की संस्थापना समेत या इसके बिना यातायात प्रबंधक की अनुमति से उपयोगकर्ताओं द्वारा भंडारण तथा वेयर हाउसिंग के लिए लाइसेंस शुल्क ।	रु. 20/- प्रति वर्ग मीटर अभी हाल में लागू किया गया ।
4.	घाट किराया	25% पेट्रोलियम के लिए (रु. 12.51 प्रति टन) और कोयले के लिए (रु. 35/-प्रति टन) हाल ही में आरम्भ की गई ।
5.	विलम्ब शुल्क	25%
6.	जहाज को तोड़ने का प्रभार	25%

**मशीन आयल टर्मिनल और पीर पाउ पर प्रभावित दरें:**

क्र.	गतिविधि	प्रस्तावित वृद्धि%
1.	पोतघाट किराया प्रभार	25% रसायनों पर 36% एवं खाद्य तेलों पर 66%
2.	पीर पाउ मेनीफोल्ड से शिवडी 'ओ' प्वाइट / हे बंदर / इंदिरा गोदी / नवल डाक यार्ड तक पाइप लाइनों के उपयोग के लिए विविध प्रभार	हाल ही में आरम्भ किया गया ।
3.	पीअर देयतारें	25%
4.	ताजे जल की आपूर्ति के लिए प्रभार	70%

**कैटामारन आदि के प्रचालन हेतु दरें**

1.	कैटामारन, होवरक्राफ्ट, स्पीड बोट्स आदि के प्रचालन के लिए प्रभारित दर और यात्री शुल्क	25% और 30%
----	--	------------

2.7. दरों में संशोधन और ऊपर चर्चित परिवर्तनों के अतिरिक्त प्रस्ताव निम्नलिखित महत्वपूर्ण परिवर्तनों या वर्तमान सशर्तताओं के युक्तिकरण को भी समाहित करता है:

- (i) गोदी के अन्दर अधिकतम दो स्थलान्तरण के लिए स्थलान्तरण प्रभार निःशुल्क प्रस्तावित है और गोदियों के बीच में स्थलान्तरण प्रभार्य है ।
- (ii) नौ चालन, कर्षण सहायता एवं नौकर्षण प्रभार अनुसूची के अन्तर्गत बहुत सारी सशर्तताएँ लायी गई हैं ।
- (iii) मुख्य इंजन चलाए बिना आवाजाही के लिए प्रभार दरों से दो गुने पर प्रस्तावित किए गए हैं ।
- (iv) लंगरगाह की सुविधा पर वर्तमान में उपलब्ध निःशुल्क अवधि को वापिस लिए जाने का प्रस्ताव है ।
- (v) जलधारा में प्रहस्तिन कार्गो के लिए वस्तुओं के अनुसार बुलाई भाड़ा प्रस्तावित है ।
- (vi) एक हैच से उतार कर दूसरे हैच में दोबारा लादे जाने वाले कार्गो पर पोतघाट किराया लगाए जाने का प्रस्ताव है ।
- (vii) अलग-अलग वस्तुओं पर अलग-अलग विलम्ब शुल्क दरें प्रस्तावित हैं ।
- (viii) ड्राइ-डॉकिंग अनुसूची के उपखंड । में कई अतिरिक्त श्रेणियाँ प्रस्तावित की गई हैं ।

- (ix) विनियमित समय के अलावा जलपोत के अतिरिक्त रुकने के लिए, शुष्क डाकिंग शेडयूल के उपधारा II (v) में दो गुना शुल्क लगाना प्रस्तावित है।
- (x) बंदरगाह दरमान के उपखंड I क के अन्तर्गत वार्षिक लाइसेंस शुल्क अभी के मासिक शुल्क के आठ गुना की जगह 10 गुना प्रस्तावित है।
- (xi) जहाज तोड़ने की गतिविधि के लिए विनियमित अवधि निर्धारित करने का मानक बदलकर 600 एलडीटी के बजाय 800 एलडीटी कर दिया गया है।
- (xii) पीर पाउ मेनी फोल्ड से शिवड़ी 'ओ' प्वाइंट तक तेल पाइप लाइन के उपयोग के लिए शुल्क।

2.8. एमबीपीटी ने निर्धारित प्रपत्र में लागत विवरणी नहीं दी है। इसलिए एमबीपीटी से दिनांक 3 अक्टूबर 2005 के पत्र द्वारा अनुरोध किया गया था कि वह संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार वर्ष 2003-04 से 2005-06 तक की लागत विवरणियाँ और वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के अनुमान प्रस्तुत करें। एमबीपीटी से अपेक्षित सूचनाएँ/दस्तावेज बाद में विभिन्न तारीखों को प्राप्त हुए थे।

2.9.1. एमबीपीटी ने दिनांक 17 नवम्बर 2005 के अपने पत्र द्वारा पोत पर सवार होने तथा उससे उतरने के प्रभार के रूप में रु. 150/- प्रति यात्री 25 नवम्बर 2005 से तदर्थ आधार पर लगाने हेतु प्राधिकरण से अनुमति मांगी थी। एमबीपीटी ने बंदरों में प्रहस्तित कोयले पर तदर्थ आधार पर तुरंत प्रभाव से रु. 35/- प्रति टन की दर से पोतघाट प्रभार लगाने के लिए दिनांक 7 दिसम्बर 2005 के पत्र द्वारा प्राधिकरण का अनुमोदन मांगा था। चूंकि एमबीपीटी ने तदर्थ दरों पर पहुँचने का आधार और जैसाकि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अन्तर्गत अपेक्षित है, प्रस्तावित दरों के लिए उपयोगकर्ताओं की सहमति के समर्थन का सबूत जैसे विवरण प्रस्तुत नहीं किए हैं। एमबीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह प्रासंगिक सूचना प्रस्तुत करें।

2.9.2. पोत पर सवार होने और उससे उतरने संबंधी प्रभार लगाये जाने के बारे में एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 17 फरवरी 2006 द्वारा सूचित किया है कि यात्रियों को दी जाने वाली सुविधाओं जैसे यात्री प्रतीक्षालय, सामान की ट्राली, चैक इन काउन्टर फर्नीचर, सुरक्षा व्यवस्था सामान्य स्वच्छता एवं साफ-सफाई, पेय जल सुविधायें, रोशनी (प्रकाश आदि) पार्किंग टर्मिनल बिल्डिंग के रखरखाव आदि के लिए वर्तमान दरमान में प्रभार वसूलने का कोई प्रावधान नहीं है। ये सुविधाएँ उपलब्ध करवाने के लिए एमबीपीटी को कर्मचारियों आदि के ऊपर भरपूर पैसा खर्च करना पड़ता है। मुंबई पोर्ट से नियमित क्रूज सर्विस दिनांक 02.10.2005 से शुरू की गयी थी एवं तभी से तदर्थ रूप से पोत पर सवार होने और उससे उतरने संबंधी प्रभार लगाने शुरू किए गए थे। एमबीपीटी ने यह भी बताया है कि उपरोक्त सेवाओं का उपयोग क्रूज शिप (आनन्द यात्रा पोत) से उतरने एवं उस पर सवार करने वाले यात्री ही उपयोग करते हैं। न कि क्रूज लाइनर से उतरने/चढ़ाने वाले या एजेन्ट। अतएव व्यक्तिगत उपयोगकर्ता से सहमति पाना व्यावहारिक नहीं है।

2.9.3. बंदरगाहों में कोयले पर पोतघाट प्रभार तदर्थ आधार पर लगाने के प्रस्ताव पर एमबीपीटी ने दिनांक 17 फरवरी 2006 के अपने पत्र के माध्यम से सूचित किया कि बंदरगाहों में कोयले के प्रहस्तन के लिए दरमान में कोई अलग दर नहीं है क्योंकि तीन दशकों से भी अधिक समय से कोयले का प्रहस्तन पत्तन द्वारा नहीं किया जाता था। चूंकि कोयले का प्रहस्तन मार्च 2004 से ही आरंभ हुआ है, अन्य खतरनाक कार्यों पर लगने वाले प्रभार ही कोयले पर लगाए जाते थे। एमबीपीटी ने पोतघाट से शौड इत्यादि हटाने समेत कुछ सुविधाओं को सुधारा और सशक्त बनाया है ताकि हाजी बंदर में कोयले का प्रहस्तन कुशलतापूर्वक हो सके। कोयले के लिए अलग पोतघाट भाड़ा प्रभार प्रस्तावित किया गया है। उपयोगकर्ताओं की सहमति नहीं ली गई है क्योंकि प्रस्तावित प्रभार प्राधिकरण (टीएएमपी) के अनुमोदन के बाद ही लगाए जाएंगे।

2.9.4. पीर पाऊ स्थित वितरण मैनीफोल्ड और तेल उद्योग की शिवड़ी/वडाला स्थित भण्डारण/विपणन संस्थापनाओं के बीच तटवर्ती पाइपलाइनों के उपयोग हेतु पिछले प्रभाव से विविध प्रभार लगाने के लिए इस प्राधिकरण में तदर्थ अनुमोदन के लिए एमबीपीटी ने 9 अगस्त 2005 को एक प्रस्ताव दाखिल किया था। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार, तदर्थ अनुमोदन प्रदान करने के लिए प्रस्तावित दर वह होनी चाहिए जिस पर पत्तन और सम्बद्ध उपयोगकर्ताओं की सहमति हो चूंकि एमबीपीटी द्वारा इच्छित तदर्थ व्यवस्था के साथ संबद्ध उपयोगकर्ताओं की सहमति का समर्थन नहीं था, पत्तन को सूचित किया गया था कि यह प्राधिकरण उसके अनुरोध पर विचार करने में असमर्थ होगी। उसी समय, एमबीपीटी ने प्रस्तावित लेवी के आधार पर विभिन्न पक्षों को बिल भेजने आरंभ कर दिए। तेल उद्योग का प्रतिनिधित्व करने वाली "आइल इंडस्ट्री इम्पोर्ट-एक्सपोर्ट कमेटी

(ओआईआईसी) ने प्रस्तावित दरों का विरोध किया और यह दावा करते हुए कि 1991 में क्रियान्वित, पीओएल और उत्पादों पर पोतघाट भाड़ा प्रभार के संशोधन में तटीय लाइनों संबंधी प्रभार पहले से ही शामिल थे, इस प्राधिकरण से हस्तक्षेप करने का अनुरोध किया था। एमबीपीटी के साथ इस मसले पर कार्रवाई करते हुए इस प्राधिकरण ने पत्तन को सूचित किया कि अपेक्षित अनुमोदन के अभाव में प्रभार लगाना व्यवस्था के अनुसार (विधि सम्मत) नहीं होगा।

एमबीपीटी ने इस प्राधिकरण को सूचित किया कि दरों की परिगणना, नियोजित पूंजी पर 15% की धनवापसी के साथ लागत के आधार पर की गई है। इसने यह भी बताया कि जवाहर द्वीप में इसकी तेल जैटियां अंतः समुद्री पाइपलाइनों द्वारा पीरपाऊ मैनीफोल्ड से जुड़ी हुई हैं और पीरपाऊ मैनीफोल्ड शिवड़ी/वडाला तक पेट्रोलियम उत्पादों का वितरण तटवर्ती लाइनों के जरिए होता है और यह प्रस्ताव, तेल उद्योग के विशिष्ट अनुरोध पर, उनके द्वारा (इन पाइप लाइनों के) उपयोग के लिए भुगतान करने की प्रतिबद्धता के साथ, 36 करोड़ रुपये की लागत से संस्थापित इन तटवर्ती लाइनों के उपयोग के लिए प्रभार लगाने के लिए है।

ओआईआईसी ने एमबीपीटी के तर्कों का यह कहते हुए विरोध किया कि उपयोगकर्ताओं ने पृथक विविध प्रभार लगाने पर कभी भी अपनी सहमति नहीं दी है और तेल उद्योग अपने ग्राहकों से कोई भी प्रभार पिछले प्रभाव से वसूल नहीं कर सकता। ओआईआईसी ने यह भी तर्क दिया कि 36 करोड़ रुपये के निवेश की तुलना में एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर बहुत अधिक है।

इस प्राधिकरण की विशिष्ट सलाह के आधार पर एमबीपीटी ने तदर्थ प्रभार लगाना रोक दिया। एमबीपीटी से, प्रशुल्क निर्धारण पर संशोधित मार्गदर्शियों के अनुसार एक युक्ति युक्त दर प्रस्तावित करते हुए अपेक्षित गणना-पत्रक प्रस्तुत करने तथा वह दस्तावेजी सबूत, जिसमें उपयोगकर्ताओं ने तटवर्ती पाइपलाइनों के उपयोग के लिए प्रभार देने पर सहमति व्यक्त की हो, प्रस्तुत करने का अनुरोध किया। एमबीपीटी ने आग्रहपूर्वक कहा कि पाइपलाइनों के निर्माण हेतु और उनके लिए प्रभार वसूलने के लिए तेल उद्योग की सहमति निदेशक आईओसी के जरिए, जो उस समय एमबीपीटी मंडल में तेल उद्योग के प्रतिनिधि के रूप में भारत सरकार द्वारा नियुक्त किए गए एक न्यासी भी थे, 2000 में प्राप्त की गई थी।

2.9.5. अप्रैल 2006 में एमबीपीटी ने सूचित किया कि पत्तन में ओवरसाइड प्रचालनों का कार्गो बढ़ रहा है और वर्तमान दरमान के अनुसार ऐसे कार्गो पर कोई भी पोतघाट भाड़ा प्रभार नहीं लगाया जा सकता। अतएव, पत्तन ने गोदी दरमान (डीएसआर) के खंड 1, (ए) पोतघाट भाड़ा के अंतर्गत सामान्य नोट 4 के अनुसार तदर्थ अनुमोदन हेतु अनुरोध किया जो गोदियों में उतारे गए या पोत पर ओवरसाइड चढ़ाए गए कार्गो के मामले में भी लागू होगा। व्यापारी वर्ग से किसी भी सहमति के अभाव में संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 2.17.3 के अनुसार, ऐसे किसी भी तदर्थ अनुमोदन पर विचार नहीं किया जा सकता।

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार एमबीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव को संबद्ध उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी प्रतिक्रिया के लिए भेजा गया था।

4. संबद्ध उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां एमबीपीटी को पूरक सूचना के रूप में भेजी गई थी। एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव पर उपयोगकर्ताओं द्वारा भेजी गई टिप्पणियों का जवाब दिया है।

5. 19 मई 2006 द्वारा विभिन्न बिन्दुओं पर निम्नलिखित सूचना / स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। मांगे गए विवरण और एमबीपीटी से प्राप्त उत्तर नीचे एक दूसरे के सामने दिए गए हैं :-

क्र.सं.	प्राधिकरण द्वारा उठाई गई शंकाएं	एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर
क	<u>सामान्य</u> प्रभारों के पिछले संशोधन पर निर्णय लेते समय जिन अनुमानों (लक्ष्यों) पर भरोसा किया गया था, उनके संदर्भ से वास्तविक भौतिकीय और वित्तीय निष्पादनता के उतार-चढ़ाव का विश्लेषण, ऐसे उतार-चढ़ावों के कारणों की समुचित व्याख्या के साथ, प्रस्तुत करें।	(i) व्यापक प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव वर्ष 2004-05 में भौतिकीय और वित्तीय दोनों स्तर पर पत्तन के वास्तविक निष्पादन के आधार पर था अर्थात् 2004-05 को प्रस्ताव तैयार करने के लिए आधार लिया गया था। 2004-05 के वास्तविक यातायात के ऊपर 5% की वृद्धि पर प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए संचयी आधार पर विचार किया गया है।

		<p>(ii) लागत के रूप में वास्तविक पेंशन भुगतान को, प्रस्ताव में दर्शाये गए पिछले आंकड़े में संशोधन करके संशोधित लागत विवरणी में सम्मिलित किया गया है। इसे प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप अनुमत किया जा सकता है।</p> <p>(iii) यातायात, आय और लागत के आंकड़ों को 2005-06 के वास्तविकों, 2006-07 के बजट अनुमान और 2007-08 तथा 2008-09 के लिए अनुमानों (लक्ष्यों) के अनुसार अद्यतन कर लिया गया है। संशोधित संगणना प्रस्तुत की गई हैं।</p> <p>(iv) वर्ष 2004-05 में वास्तविक राजस्व उगाही और लागत को आधार लिया गया है। इस प्रकार, वर्ष 2003-04, और 2004-05 के लिए लक्ष्यों का अधिक महत्व नहीं है। एमबीपीटी में अभी तक प्रशुल्क का व्यापक संशोधन नहीं हुआ है।</p> <p>इस प्रकार, बीते समय में किए गए टुकड़े-टुकड़े संशोधनों पर राजस्व प्रभाव अधिक महत्व का नहीं होगा, विशेषकर जब 2004-05 का वास्तविक अक्षार के रूप में लिया गया था और जो मदे पिछले तीन वर्षों में संशोधनाधीन थीं उनमें निम्नतर वृद्धि प्रस्तावित की गई है।</p> <p>यद्यपि प्रशुल्क 60% क्षमता उपयोगिता पर निर्धारित किया जा सकता है, यह मानते हुए कि मांगी गई वृद्धि 15% की अनुमेय आरआईओ से कम होते हुए प्रदान की जाएगी, प्रस्ताव 60% से अधिक वास्तविक क्षमता उपयोगिता के लिए किसी प्रकार का श्रेय नहीं मांगता है।</p>
2.	संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शी अनुबंध करते हैं कि प्रशुल्क (वहीं - धारा 5.9 और 6.8 के द्वारा) उत्पादकता के स्तरों के वैचमार्क से संबद्ध होने चाहिए। तथापि, वर्तमान प्रस्ताव विभिन्न प्रचालनों / सेवाओं के लिए उत्पादकता स्तर बनाए रखने के बारे में कुछ भी नहीं दर्शाता है। कृपया इस बारे में स्पष्ट बताएं।	उत्पादकता विभिन्न अवयवों पर निर्भर करती है, उनमें से कुछ पत्तन के नियंत्रण में हैं और कुछ विभिन्न संलिप्त एजेंसियों के नियंत्रणाधीन। वर्ष 2004-05 के उत्पादकता स्तर को आधार लिया गया है। पिछले कुछ वर्षों में उत्पादकता में सुधार हुआ है और यह आगे भी जारी रहने की उम्मीद है।
3.	प्राधिकरण ने सभी महापत्तन न्यासों को अपनी इच्छा से, मुख्य तथा वाणिज्यिक दृष्टिकोण से, दरें कम करने के लिए सामान्य उदारता अनुमत की है। एमबीपीटी ने यदि ऐसी कमी को लागू किया हो तो उसकी सूची दे और इस प्रकार प्रदत्त छूट के यातायात के बढ़वार पर पड़ने वाले प्रभाव का भी विश्लेषण किया जाए।	<p>आधार वर्ष 2004-05 के दौरान निम्नलिखित प्रमुख छूट प्रदान की गई थीं ताकि यातायात उसी स्तर पर बना रहे और बढ़ जाए :-</p> <p>(i) सरकारी नीति के एक भाग के रूप में तटीय कार्गो तथा तटीय पोतों के लिए रियायती दर।</p> <p>(ii) नामित क्षेत्रों में एकत्रित निर्यातकार्गो के लिए पोत-लदान पूर्व सुविधाएं प्रदान करना।</p> <p>(iii) यात्री पोतों (आनंद यात्रा) के लिए रियायत</p> <p>(iv) कुछ विशिष्ट कार्गो के लिए छतिरिक्त निःशुल्क दिन</p>

		अतिरिक्त निःशुल्क अवधि विलम्ब शुल्क को यातायात के लिए रूकावट बनने से रोकने के लिए प्रदान किया गया था।																																			
4.	अधिशेष श्रमिक बल पर यदि कोई हो तो, एक संक्षिप्त टिप्पणी प्रस्तुत की जाए और ऐसी श्रमिक-शक्ति पर व्यय के आबंटन को संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.6.1 को ध्यान में रखते हुए, स्पष्ट किया जाए।	<p>पत्तन की समग्र श्रमिक शक्ति और यातायात रुझान निम्नानुसार हैं :-</p> <table><tr><th>बजट अनु.</th><th>श्रमिक शक्ति स्थिति</th><th>यातायात (मी.टन में)</th></tr><tr><td>2004-05</td><td>19388</td><td>35.19</td></tr><tr><td>2005-06</td><td>19864</td><td>44.19</td></tr><tr><td>2006-07</td><td>19453</td><td>40.00</td></tr><tr><td>2007-08</td><td>18886</td><td>42.00</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>18450</td><td>48.00</td></tr></table> <p>सच्चाई यह है कि पत्तन कर्मचारियों की संख्या नहीं बढ़ा रहा है, बल्कि सेवा निवृत्ति के कारण कर्मचारियों की संख्या में कमी ही आ रही है। पत्तन स्वयं अपने कर्मचारियों की सहायता से स्टीवेजिंग गतिविधि चला रहा है। इस प्रकार, किसी भी जन शक्ति को अत्यधिक घोषित नहीं किया जा सकता जिसके लिए ट्रिब्यूनल द्वारा श्रमिक पैमाने पर निर्णय बकाया हो।</p>	बजट अनु.	श्रमिक शक्ति स्थिति	यातायात (मी.टन में)	2004-05	19388	35.19	2005-06	19864	44.19	2006-07	19453	40.00	2007-08	18886	42.00	2008-09	18450	48.00																	
बजट अनु.	श्रमिक शक्ति स्थिति	यातायात (मी.टन में)																																			
2004-05	19388	35.19																																			
2005-06	19864	44.19																																			
2006-07	19453	40.00																																			
2007-08	18886	42.00																																			
2008-09	18450	48.00																																			
5.	संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.6.2 के अनुसार विभिन्न प्रचालनों का समय और गति अध्ययन करवाना और विधि की समुचित प्रक्रिया के बाद श्रमिक मापदंड/डाटम को नियमित रूप से समायोजित करते रहने की आवश्यकता है। इस बारे में की गई कार्रवाई के विषय में सूचित किया जाए। कृपया बताएं कि विभिन्न जिन्सों के लिए वर्तमान डाटम को पिछली बार कब तय किया गया था।	डाटम को 1994 में तय किया गया था। डाटम को संशोधित नहीं किया गया है। इस पर यूनियनों से चर्चा किए जाने की आवश्यकता है और किसी समझौते पर पहुँचने की आवश्यकता है। संशोधित डाटम तक पहुँचने की प्रक्रिया जारी है। फिर भी, हालांकि डाटम तक बढ़ने ही वाले हैं, डाटम की मद में होने वाला कुल व्यय, माल-बुलाई में वृद्धि के कारण, नीचे जाने की संभावना नहीं है। इसलिए, प्रदर्शित वास्तविक व्यय अनुमत किया जाए, श्रमिक मापदंडों के युक्तिकरण के विषय में मामला नेशनल ट्रिब्यूनल के समक्ष लम्बित है।																																			
6.	<p><b>क्षमता - उपयोगिता</b></p> <p>एमबीपीटी से, समग्र रूप से पत्तन की क्षमता उपयोगिता और वर्ष 2003-2004 से 2005-2006 तक पीओएल, तरल बल्क, शुष्क बल्क, कन्टेनर्स, सामान्य कार्गो जैसे प्रमुख जिन्स समूहों के लिए सुविधाओं के साथ-साथ वर्ष 2006-07 के दौरान प्रस्तावित पूंजी निवेशों और उनके द्वारा प्राप्त किए जाने वाले उत्पादकता सुधारों पर विचार करते हुए इन वर्षों के लिए निर्धारित क्षमता दर्शाने का अनुरोध है। क्षमता के आंकड़ों के साथ उनकी विस्तृत गणना भी दी जानी है। विभिन्न सुविधाओं के लिए अभिकल्पित क्षमता और वास्तविक क्षमता उपयोग वर्षवार दर्शाया जाए।</p>	<p>प्रस्ताव प्रस्तुत करने के समय अपेक्षित क्षमता उपयोग से संबंधित सूचना विधिवत प्रस्तुत कर दी गई है। अब हम से उन प्रारूपों पर और आगे की सूचना देने को कहा गया है जो प्रस्ताव दाखिल करने की तिथि के बाद निर्धारित किए गए हैं। तथापि आवश्यक सूचनाएं प्रस्तुत हैं। वर्ष 2003-04 से 2008-09 तक प्रमुख जिन्स वार क्षमता उपयोग दर्शाने वाली विवरणी भी संलग्न है।</p> <p>(आकड़े मी.ट.में)</p> <table><tr><th></th><th>पीओएल</th><th>सामान्य कार्गो</th><th>कन्टेनर्स</th><th>कुल</th></tr><tr><td>2004</td><td>21.00</td><td>6.15</td><td>4.10</td><td>31.25</td></tr><tr><td>2005</td><td>32.00</td><td>8.83</td><td>3.48</td><td>42.31</td></tr><tr><td>2006</td><td>32.00</td><td>8.25</td><td>3.50</td><td>43.75</td></tr><tr><td>2007</td><td>32.00</td><td>8.25</td><td>8.25</td><td>43.75</td></tr><tr><td>2008</td><td>32.00</td><td>8.25</td><td>8.25</td><td>43.75</td></tr><tr><td>2009</td><td>35.00</td><td>8.25</td><td>3.75</td><td>48.00</td></tr></table>		पीओएल	सामान्य कार्गो	कन्टेनर्स	कुल	2004	21.00	6.15	4.10	31.25	2005	32.00	8.83	3.48	42.31	2006	32.00	8.25	3.50	43.75	2007	32.00	8.25	8.25	43.75	2008	32.00	8.25	8.25	43.75	2009	35.00	8.25	3.75	48.00
	पीओएल	सामान्य कार्गो	कन्टेनर्स	कुल																																	
2004	21.00	6.15	4.10	31.25																																	
2005	32.00	8.83	3.48	42.31																																	
2006	32.00	8.25	3.50	43.75																																	
2007	32.00	8.25	8.25	43.75																																	
2008	32.00	8.25	8.25	43.75																																	
2009	35.00	8.25	3.75	48.00																																	

<p>III क. 1.(क)</p>	<p><b>वितीय / लागत विवरणियाँ :</b> <b>यातायात:</b> एमबीपीटी ने कन्टेनर्स के लिए यातायात आंकड़े टीईयू में और अन्यो के लिए एक मुश्त आंकड़े दस लाख टन (मिलियन टन) में प्रस्तुत किए हैं। कन्टेनरों सहित जिन्सवार ब्यौरा प्रस्तुत नहीं किया गया है। वर्ष 2003-2004 से 2005-2006 तक प्रहस्तित कुल यातायात और वर्ष 2008-09 तक अनुमानित यातायात प्रस्तुत नहीं किया गया है। इसमें दर्शाया गया यातायात वर्ष 2006-07 के बजट अनुमान प्रशा. रिपोर्ट में दिखाए गए यातायात से मेल नहीं खाता है। कृपया जिन्स वार (वास्तविक/अनुमानित) यातायात और अनुमानितों के आधार प्रस्तुत करें।</p>	<p>(क) वास्तविक यातायात और अनुमानित यातायात का जिन्सवार ब्यौरा प्रस्तुत किया गया है। वर्ष 2005-06 का संशोधित अनुमान और वर्ष 2006-07 का बजट अनुमान तैयार करने, से पहले यातायात प्रस्ताव प्रस्तुत किए गए हैं। इस प्रकार आंकड़े आपस में मेल नहीं खा रहे होंगे। पत्तन के लिए अद्यतन की गई कुल लागत विवरणी प्रस्तुत की गई है।</p>
<p>(ख)</p>	<p>कृपया स्पष्ट करें कि यातायात के अनुमान, जैसाकि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 में अनुबंधित है, 5 वर्षीय / वार्षिक योजना और वर्तमान / अपेक्षित बढ़वार के अनुरूप है। यदि इनमें किसी प्रकार का विचलन है तो इसके कारण भी स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता है। संशोधित विवरणियाँ तैयार करते समय वर्ष 2005-06 यातायात के आंकड़ों को वास्तविकों के संदर्भ से अद्यतन करने और मावी वर्षों के अनुमानों को वर्ष 2006-07 के बजट अनुमानों और मंत्रालय द्वारा निर्धारित लक्ष्यों के प्रकाश में संशोधित करने की आवश्यकता है।</p>	<p>(ख) पत्तन यातायात की दृष्टि से कोई पांच वर्षीय योजना तैयार नहीं करता है। वार्षिक योजना भी केवल योजना व्यय के प्रयोजन से तैयार की जाती है। अनुमान था कि प्रशुल्क संबंधी अनुमोदन 31 मार्च 2006 तक ले लिया जाएगा। वर्ष 2006-07 के बजट अनुमान में प्रशुल्क संशोधन की मद में अतिरिक्त राजस्व पर अवश्य विचार किया गया है। यातायात आंकड़े और क्षमता आंकड़े प्रस्तुत किए गए हैं।</p>
<p>2(क)</p>	<p>पोतों की संख्या, प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित ऐसे पोतों का जीआरटी तथा इन पोतों में से तटीय और विदेशगामी पोतों की संख्या प्रस्तुत की जानी है।</p>	<p>(क) अपेक्षित सूचना प्रस्तुत की गई है।</p>
<p>(ख)</p>	<p>30000 जीआरटी तक, 30000 से 60000 जीआरटी तक और 60000 जीआरटी से अधिक के विभिन्न पायदानों में पोत-यातायात-अनुमान (उनकी संख्या एवं कुल जीआरटी) भी प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>(ख) अपेक्षित सूचना प्रस्तुत की गई है।</p>
<p>(ग)</p>	<p>यद्यपि वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित कार्गो यातायात वही है जो 2004-05 में था पत्तन में प्रवेश करने वाले पोतों की संख्या, पोत सेवाएं-विवरणी में 6611, उच्चतर अनुमानित की गई हैं। कृपया सपष्ट करें।</p>	<p>(ग) त्रुटि को संशोधित पत्तन सेवा विवरणी में सुधार लिया गया है। वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक पोत संख्या 6788 है।</p>
<p>(घ)</p>	<p>जेएनपीटी जाने वाले पोत और उनके जीआरटी, विदेशगामी और तटीय पोतों की संख्या के साथ प्रस्तुत किए जाने की आवश्यकता है।</p>	<p>(घ) अपेक्षित सूचना जेएनपीटी से मंगवाई गई है।</p>
<p>3.</p>	<p>एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2006-2007 के मसौदा बजट अनुमान के अनुसार वर्ष 2004-05 में प्रहस्तित वास्तविक यातायात 35.19 मी.ट. रहा है और वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए अनुमानित यातायात क्रमशः 39.20 मी.ट. और 40.00 मी.ट. है। दूसरे शब्दों में वर्ष 2005-06 में यातायात वर्ष 2004-05 के यातायात की तुलना में 11.39% बढ़ गया। वर्ष 2005-06 की तुलना में वर्ष 2006-07 के यातायात में 2% की वृद्धि अनुमानित की गई है। तथापि लागत विवरणी में प्रचालन आय पिछले वर्षों की</p>	<p>3. विस्तृत प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव सितम्बर 2005 में प्रस्तुत किया गया था जबकि वर्ष 2005-06 का संशोधित अनुमान उसके बाद तैयार किए गए थे। इस प्रकार, प्रदर्शित आंकड़ों में अंतर आना लाजमी है। व्यापक प्रशुल्क प्रस्ताव में यातायात में 5% की दर से वार्षिक वृद्धि पर विचार किया गया था।</p>

	तुलना में वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए 4.62% अधिक और वर्ष 2008-09 के लिए 5% अधिक प्रदर्शित की गई है। कृपया फार्म संख्या II (समग्र पत्तन) में व्यक्त यातायात अनुमानों को स्पष्ट करें।	
ख. 4(क)	<b>लागत विवरणियाँ</b> वर्ष 2003-04 और वर्ष 2004-05 के लिए समग्र पत्तन की प्रचालन आय क्रमशः 472.21 करोड़ रुपये और 566.99 करोड़ रु. दिखाई गई है। दिनांक 25 अक्टूबर 2005 के टीआर सं. 123 के आरंभ में लगा नोट तदनुरूप आंकड़े 511.46 करोड़ रुपये और 829.34 करोड़ रुपये दर्शाता है, इसी प्रकार, कथित दो वर्षों के लिए शुद्ध घाटा क्रमशः 164.11 करोड़ रुपये और 77.88 करोड़ रुपये दिखाया गया है। ऊपर वर्णित मंडल नोट के आरंभ में आए नोट में दिखाया गया शुद्ध घाटा 216.79 करोड़ रुपये और 14.60 करोड़ रु. है। आंकड़ों में आए अंतर का समाधान किए जाने की आवश्यकता है।	(क) बजट अनुमान और संशोधित अनुमान के साथ प्राधिकरण को प्रस्तुत लागत विवरणी और मंडल को प्रस्तुत विवरणी अलग-अलग हैं। प्रशुल्क संशोधन के प्रयोजन से प्रस्तुत लागत विवरणियों में पेंशन इत्यादि पर व्यय और बीडीएलबी व्यय पर, एमबीपीटी और पूर्ववर्ती बीडीएलबी के वास्तविक समेकित परिणामों के अनुसार टीआर में जो कुछ दिखाई दे रहा है, उससे भिन्न रूप में विचार अवश्य किया जाता है। वास्तविक पेंशन भुगतान या न्यूनतम 200 करोड़ के पेंशन निधि में अंशदान पर प्रशुल्क संशोधन के लिए विचार किए जाने की आवश्यकता है।
(ख)	कृपया स्पष्ट करें कि क्या प्रस्तुत की गई लागत विवरणियाँ केवल एमबीपीटी के लेखा-परिणामों पर आधारित हैं या इनके साथ ही बीडीएलबी के लेखा परिणाम भी सम्मिलित हैं। यदि लागत विवरणी में एमबीपीटी और बीडीएलबी के आय और व्यय साथ-साथ दिखाए गए हैं तो यह बताने की आवश्यकता नहीं है कि सकल खंड, शुद्ध खंड, कार्यपूजी और नियोजित पूजी की गणना के लिए वही कार्य विधि अपनाई जानी है।	(ख) बीडीएलबी के व्यय समेत संशोधित लागत विवरणी और वास्तविक पेंशन भुगतान प्रस्तुत है।
5.	वर्ष 2002-03, 2003-04 और 2004-05 की लागत विवरणियाँ, आरओसीआई के लिए प्रावधान करने से पहले, क्रमशः 124.55 करोड़ रुपये, 164.11 करोड़ रुपये और 77.88 करोड़ रुपये शुद्ध घाटा दिखाती हैं। किन्तु 2004-05 की प्रशासनिक रिपोर्ट खुलासा करती है कि वर्ष 2002-03 और 2004-05 में क्रमशः 313.86 करोड़ रुपये और 40.78 करोड़ रुपये का अधिशेष था और 2003-04 में 162.54 करोड़ रुपये का शुद्ध घाटा था। कृपया (उपरोक्त) अंतरों का समाधान करें।	वार्षिक रिपोर्ट में लाभ प्रदत्ता की स्थिति में वित्तीय और विविध व्यय अर्थात् निवेशों और ओएनजीसी इत्यादि से आय के बकाया जैसी असामान्य मदों पर अर्जित ब्याज भी शामिल है। इस प्रकार प्रशुल्क संशोधन के लिए प्रदर्शित आंकड़ों में अंतर आना लाजमी हैं।
6.	कन्टेनर यातायात के बारे में दाखिल की गई लागत विवरणी केवल कन्टेनर प्रहस्तन उपस्करों के लिए है। विचारित कन्टेनर प्रहस्तन उपस्करों का ब्यौरा और उपस्करों के इन समूहों की आय / लागत, विवरणी में अलग से प्रस्तुत किए जाने की आवश्यकता है। चूंकि प्रस्तावित समिश्र बाक्स दर स्टीवेडरिंग जलयान से तट तक प्रहस्तन, ग्रीस्टेक क्षेत्र में निर्यात कन्टेनरों को चढ़ाने और आयात कन्टेनरों को उतारने, पोत की बमल से ग्रीस्टेक / आरसीडी यार्ड के बीच यातायात और रेलवे वैगनों पर चढ़ाने / उतारने के लिए है, उपगतिविधियों के इस समूह के लिए एक अलग लागत विवरणी प्रस्तुत किए जाने की आवश्यकता है जिसमें प्रस्तावित समिश्र बाक्स दरों को प्रमाणित करने के लिए सेवा के प्रत्येक अवयव की	पोत पर स्टीवेडरिंग, कन्टेनर प्रहस्तन उपस्कर, गोदियों में प्रहस्तित सामान्य कार्गो और कन्टेनरों का यातायात जैसी सेवाओं के समूह पर विचार करके ही समिश्र बाक्स दर की गणना की गई है। कन्टेनरों का यातायात ही केवल वह सेवा है जिसकी लागत पूरी तरह समिश्र बाक्स दर में अमेलित की जा सकती है। अन्य सेवाएँ कन्टेनरों, सामान्य ब्रेक बल्क गोदियों में प्रहस्तित तरल और शुष्क बल्क कार्गो के बारे में साझा हैं। समिश्र बाक्स दर में सम्मिलित कन्टेनर सेवा के लिए कोई संशोधन प्रस्तावित नहीं है।

	आय / लगत को दर्शाया गया हो। ऐसा करते समय, अन्यत्र सम्मिलित कन्टेनर संबंधी लागत अवयव भी यथोचित रूप से समायोजित किए जाने चाहिए।																																					
7.	सकल खंड संबंधित वर्षों के वार्षिक लेखा से मेल नहीं खाता है। यह स्पष्ट नहीं है कि क्यों भूमि लागत को शामिल नहीं किया गया है।	समग्र पत्तन के लिए फार्म II के भाग ख में दर्शाए गए सकल खंड में भूमि लागत और वार्षिक लेखा में दर्शाया गया पूंजीगत कार्य सम्मिलित नहीं हैं। भूमि लागत समेत किन्तु प्रगतिशील पूंजीगत कार्य को शामिल न करने वाली संशोधित विवरणी प्रस्तुत है।																																				
8	(i) सकल खंड में जोड़ी जाने वाली परिसम्पत्तियों की सूची प्रस्तुत नहीं की गई, (ii) ऐसे निवेश संबंधी निर्णय लेने हेतु जिन साध्यता रिपोर्टों पर भरोसा किया गया, उन रिपोर्टों में सन्निहित सिफारिशों के सार-संक्षेप के साथ प्रकल्पों का ब्योरा अवलोकनार्थ प्रस्तुत किया जाए, (iii) कृपया बताये कि क्या इन अभिवृद्धियों का यातायात में वृद्धि यूनिट लागत में कमी लाने और संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.6.3 के अनुसार प्रचालनीय दक्षता में सुधार की दिशा में कोई प्रभाव होगा।	आवश्यक सूचना एतद्वारा नीचे दी गई है : (करोड़ रुपये में) <table><tr><td></td><td>2006-07</td><td>2007-08</td><td>2008-09</td></tr><tr><td>वडाला कुर्ला लाइन</td><td>11.00</td><td>38.00</td><td>53.00</td></tr><tr><td>चैनल को गहरा करना</td><td>-</td><td>-</td><td>100.00</td></tr><tr><td>केसन गेट</td><td>12.05</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>इएमएल केन्स</td><td>-</td><td>28.00</td><td>-</td></tr><tr><td>द्वितीय तेल बर्थ</td><td>-</td><td>-</td><td>116.00</td></tr><tr><td>गोदी कर्बण नौका</td><td>-</td><td>-</td><td>20.00</td></tr><tr><td>रास्ते</td><td>7.00</td><td>6.00</td><td>22.00</td></tr><tr><td>कुल</td><td>30.05</td><td>72.00</td><td>311.00</td></tr></table>		2006-07	2007-08	2008-09	वडाला कुर्ला लाइन	11.00	38.00	53.00	चैनल को गहरा करना	-	-	100.00	केसन गेट	12.05	-	-	इएमएल केन्स	-	28.00	-	द्वितीय तेल बर्थ	-	-	116.00	गोदी कर्बण नौका	-	-	20.00	रास्ते	7.00	6.00	22.00	कुल	30.05	72.00	311.00
	2006-07	2007-08	2008-09																																			
वडाला कुर्ला लाइन	11.00	38.00	53.00																																			
चैनल को गहरा करना	-	-	100.00																																			
केसन गेट	12.05	-	-																																			
इएमएल केन्स	-	28.00	-																																			
द्वितीय तेल बर्थ	-	-	116.00																																			
गोदी कर्बण नौका	-	-	20.00																																			
रास्ते	7.00	6.00	22.00																																			
कुल	30.05	72.00	311.00																																			
9	वर्तमान खंड के लिए वर्ष के आरंभ में मूल्य ह्रास और वर्ष के दौरान खंड में अभिवृद्धियों के लिए मूल्यह्रास को अलग से दिखाया जाए। कृपया इस बात की पुष्टि करें कि परिसम्पत्तियों का मूल्य ह्रास, संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 2.7.1 के विनिर्देशों के अनुसार संगणित किया गया है।	मूल्यह्रास का विस्तृत परिगणन प्रस्तुत है। प्रासंगिक रूप से, व्यापक प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करने के बाद, पत्तन ने निम्नलिखित प्रमुख निवेश प्रतिबद्धताएं ग्रहण की हैं :- (i) जेएनपीटी के साथ मिलकर पहुंच मार्ग (पहुंच-नहर) को अधिक गहरा और अधिक चौड़ा करने के कार्य में 100 करोड़ रूपयों का अंशदान किया जाना, पत्तन ने गहरा और चौड़ा किए जाने के कार्य के बाद उन्हें बनाए रखने हेतु निकर्षण अनुरक्षण लागत का आठवां भाग वहन करने की प्रतिबद्धता व्यक्त की है। (ii) योजकता में सुधार के लिए पत्तन ने, वडाला और कुर्ला के बीच अतिरिक्त रेल लाइन बिछाने हेतु 127 करोड़ रुपये व्यय करना स्वीकार किया है। (iii) पत्तन 353 करोड़ रुपये की लागत वाला हार्बर बॉल बर्थ प्रोजेक्ट लागू करने की दिशा में आगे बढ़ रहा है। इस प्रकल्प के विस्तृत घरणों पर और ऑफशोर कन्टेनर टर्मिनल से जुड़े काम के 366 करोड़ रूपयों पर अभी निर्णय लिया जाना बाकी है।																																				

		<p>(iv) यह पक्का है कि आरओआई संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.1 के अनुसार संगणित किया गया है। ब्योरा दर्शाने वाली आवश्यक विवरणी संलग्न है।</p> <p>(v) वित्तीय खातों और लागत खातों के बीच 4.16 करोड़ रूपयों का मिलान न किया हुआ शेष है। इस प्रकार, वित्तीय खातों की तुलना में लागत विवरणी 4.16 करोड़ रुपये निम्नतर है।</p>
10. (क)	विवरणी में वर्ष 2003-04, 2004-05, 2005-06 के आंकड़े वर्ष 2003-04, 2004-05 के वार्षिक लेखा और वर्ष 2005-06 के बजट अनुमान से मेल नहीं खाते। कृपया आवश्यक स्पष्टीकरण के साथ मेल मिलाप विवरणी प्रस्तुत करें।	मेल मिलाप विवरणी प्रस्तुत है।
(ख)	कृपया गतिविधि / उपगतिविधि विवरणी प्रस्तुत करें, उपगतिविधि विवरणी के कुल जोड़ संबद्ध गतिविधि विवरणी से मेल खाएं और गतिविधि विवरणी के कुल जोड़ मुख्य विवरणी से मेल खाएं।	गतिविधिवार एवं उप-गतिविधिवार आय और व्यय के आंकड़े प्रस्तुत हैं।
11.(क)	गतिविधि / उपगतिविधि विवरणियां प्रस्तुत करते समय, जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, कृपया विभिन्न गतिविधि / उपगतिविधि के अन्तर्गत प्रासंगिक मुख्य प्रशुल्क मदों को यथोचित रूप से मान्यता प्रदान करते हुए सहायक वर्किंग शीट्स के साथ उनमें प्रदर्शित आय को प्रमाणित करें।	सेवावार आय, विभिन्न गतिविधियों के अंतर्गत प्रासंगिक प्रशुल्क मदों को दर्शाने वाली विवरणी प्रस्तुत है।
(ख)	उनमें दर्शाए गए व्यय (प्रचालन लागत) का विस्तृत विवरण प्रस्तुत किया जाए।	विभिन्न गतिविधियों के अंतर्गत प्रासंगिक सेवा-वार व्यय दर्शाने वाली विवरणी प्रस्तुत है।
(ग)	प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय और वित्त एवं विविध व्यय में प्रभाजन का आधार प्रस्तुत किया जाए।	<p>प्रभाजन का आधार निम्नानुसार है :-</p> <p>भंडारण उपरिव्यय : प्रत्येक सेवा द्वारा उपयोग किया गया भंडार।</p> <p>अवशिष्ट प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय : प्रत्येक सेवा की प्रत्यक्ष लागत.</p> <p>श्रमिक कल्याण एवं चिकित्सा : प्रत्येक सेवा के कर्मचारियों की संख्या।</p> <p>अभियांत्रिकी एवं कार्यशाला उपरिव्यय : प्रत्येक सेवा का आर एंड एम.</p> <p>वित्त एवं विविध : प्रत्येक सेवा के वेतन एवं मजदूरियां।</p>
12.	रेलवे और सम्पदा गतिविधि को छोड़कर कृपया एक अलग लागत विवरणी प्रस्तुत करें। ऐसी अपवर्जनाएं अलग-अलग गतिविधिवार विवरणियों में भी की जानी चाहिए।	रेलवे और सम्पदा पर सूचना फार्म III के भाग के रूप में प्रस्तुत हैं।
13.(क)	वर्ष 2006-07 से वर्ष 2008-09 तक सम्पदा-आय एक ही स्तर पर प्रदर्शित करने के कारण बताएं जबकि सम्पदा-किराए सामान्यतः प्रतिवर्ष 4% / 5% बढ़ाए जाते हैं। विभिन्न उप-गतिविधियों / गतिविधियों के लिए प्रदर्शित आय की विस्तृत संगणना भी प्रस्तुत की जाए।	सम्पदा किराए से आय नकद आधार पर गिनी जाती है, न कि प्रोद्भवन आधार पर। वित्तीय कठिनाईयों एवं अन्य आधारों पर एक मात्र न्याय निर्णायक के समक्ष लम्बित मामलों के बारे में जारी मुकदमों के कारण सम्पदा-आय पूरी तरह सुनिश्चित है, सम्पदा किरायों में

		वृद्धि सर्वोच्च न्यायालय में 2012 तक निर्णयाधीन है। इस प्रकार, 2012 तक संशोधन असंभव है और इसीलिए प्रस्ताव में उस पर विचार नहीं किया गया है।
(ख)	कृपया बताएं कि वर्तमान सम्पदा किराए कब निर्धारित किए गए थे और इन दरों की समीक्षा करने हेतु एमबीपीटी का प्रस्ताव कब तक आने वाला है।	कृपया ऊपर (क) पर उत्तर देखें।
14.	रेलवे गतिविधि (आरओसीई अनुमत करने से भी पहले) काफी बड़ा घाटा दिखाती है, इस गतिविधि को वित्तीय रूप से आत्मनिर्भर बनाने के लिए एमबीपीटी के प्रस्तावों की व्याख्या करें। यह भी स्पष्ट करें कि इस गतिविधि के अन्तर्गत दरों के संशोधन के लिए क्या एमबीपीटी इस मामले को रेलवे बोर्ड के पास भी ले गया है।	रेलवे-सुविधा कार्गो प्रहस्तन के लिए साझा है। रेलवे के प्रशुल्क में वृद्धिकारी संशोधन हेतु कुछ पाबंदियों हैं क्योंकि ये संशोधन इंडियन रेलवे अधिनियम के अनुरूप होने चाहिए; चूंकि कार्गो पत्तन तक लाने के लिए यह गतिविधि आवश्यक है, रेलवे गतिविधि के लिए परस्पर वित्त-पोषण अपरिहार्य है। एमबीपीटी ने प्रशुल्क में वृद्धि के लिए वर्ष 2000 में रेलवे बोर्ड में प्रस्ताव अस्वीकृत कर दिया गया कम यातायात के कारण रेलवे लाइन का उपयोग कम हो रहा है, इसलिए, जब तक ओसीटी और हार्बर डॉल बर्थ जैसे बड़े-बड़े प्रकल्प चालू नहीं हो जाते तब तक घाटे की यह स्थिति कुछ और समय तक जारी रहने की संभावना है। इसलिए, रेलवे कार्यप्रणाली के मुकाबले कार्गो संबंधी गतिविधियों में परस्पर वित्त-पोषण को अनुमति दी जाए।
15.	वर्ष 2002-03 से वर्ष 2008-09 तक वीटीएमएस से (वार्षिक) आय 3.22 करोड़ रूपयों में दिखाई गई है। कृपया स्पष्ट करें।	3.22 करोड़ रूपयों की राशि वीटीएमएस के लिए लागत भागीदारी के रूप में जेएनपीटी से प्राप्य है। यह जेएनपीटी और एमबीपीटी के बीच समझौते के आधार पर है और कोई अन्तिम समझौता नहीं है। फिर भी, इसे एमबीपीटी के खातों में आय के रूप में गिना गया है जो संशोधन के लिए आधार माना गया है।
16.	फार्म-II में शुष्क गोदी सेवा के अन्तर्गत-यातायात और आय की प्रदर्शियां समान हैं। ये दरों में परिवर्तन के साथ हैं या दरों में परिवर्तन के बिना हैं, कृपया स्पष्ट करें।	शुष्क गोदी (सेवा) दरें प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2005 में निर्धारित कर दी गई हैं और इस प्रकार शुष्क गोदी (सेवा) प्रभारों में कोई वृद्धिकारी संशोधन प्रस्तावित नहीं है। प्रचलित दर में और प्रस्तावित दर में कोई परिवर्तन नहीं है। व्यापक संशोधन के एक भाग के रूप में इसे दरमान में, किसी वृद्धिकारी संशोधन के बिना लाया गया है।
17.(क)	वर्ष 2003-04 और 2004-05 के वार्षिक खातों और वर्ष 2005-06 के बजट अनुमान (i) कर्मचारियों को अग्रिम विलम्बित भुगतानों / अनावंटित निवेशों पर ब्याज, (ii) अवधि पूर्व आय और एफ एंड एम आय के अन्तर्गत विविध प्राप्तियों से भरपूर आय दर्शाते हैं। इन मदों के ब्यौरे प्रस्तुत किए जाए। एफ एंड एम व्यय (जो स्वयं भी भरपूर हैं) के अंतर्गत दिखाए गए अवधि-पूर्व व्ययों को समायोजित करने के बाद शुद्ध एफ एंड एम आय वित्तीय / लागत विवरणियों में सम्मिलित किए जाने की आवश्यकता है।	वित्त एवं विविध आय 2004-05 में, एमबीपीटी के पिछले दावे के समक्ष ओएनजीसी से एक मुश्त निबटान / भुगतान के रूप में 227 करोड़ रूपयों की राशि भी शामिल है। वर्ष 2004-05 में वि. एवं विवि. व्यय शीर्ष के अंतर्गत यह एक असामान्य आय परवर्ती वर्षों में प्रशुल्क वैधता अवधि जारी नहीं रहेगी, उसको प्रशुल्क निर्धारण के लिए आधार नहीं माना जा सकता। तथापि, प्रदर्शियां (अनुमानों) में आय के वार्षिक प्रोदम्बन पर विचार किया गया है।
(ख)	बिलिमोरिया रिपोर्ट के अनुसार बोनस / निष्पादनता-ईनाम के एवज में अनुग्रही अदायगी को प्रचालन व्यय (वेतन और मजदूरी) के अंतर्गत दर्शाया जाना है। यदि ऐसा है तो कृपया, बोनस / निष्पादनता ईनाम की एवज में अनुग्रही	लेखा में बोनस / अनुग्रही भुगतानों का प्रोदम्बत देनदारियों के रूप में प्रावधान किया जाता है। सरकार द्वारा निर्णय की घोषणा के बाद, वास्तविक भुगतान को परवर्ती वर्षों में जारी किया जाता है। पिछले वर्षों के लिए

	अदायगी को वित्त एवं विविध व्यय के अंतर्गत शामिल करने का कारण स्पष्ट करें।	किए गए प्रावधानों से अधिक अतिरिक्त व्यय को वित्त एवं विविध व्यय के अंतर्गत डाला जाता है।
18.	कृपया स्पष्ट करें कि क्या कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अंतर्गत दिखाए गए प्रचालन व्यय में पोत पर काम करने वाले कार्मिकों के वेतन और मजदूरी शामिल हैं और उनके भीतर दिखाई गई प्रचालन आय में स्टीवेडरिंग से प्राप्त प्राप्तियां भी शामिल हैं।	इससे पहले प्रस्तुत की गई विवरणी में मू.पू. बीडीएलबी कर्मचारियों के वेतन और मजदूरी शामिल किए जाने से अनायास ही छूट गए थे। बीडीएलबी से संबंधित आय और व्यय विधिवत शामिल करते हुए संशोधित विवरणी प्रस्तुत है।
19.	गोदियों में प्रहस्तित सर्विसिज कार्गो के लिए लागत विवरणी में दर्शाई गई अन्य आय का ब्यौरा प्रस्तुत किया जाए।	गोदियों में प्रहस्तित सर्विसिज कार्गो के लिए लागत विवरणी में दिखाई गई अन्य आय का ब्यौरा प्रस्तुत है।
20.	पोत-परिवहन के लिए पत्तन और गोदी सुविधाओं हेतु समेकित लागत विवरणी प्रस्तुत की गई है। (i) बर्थ किराया (ii) पत्तन देयताओं और (iii) नौचालन प्रभार के लिए उपगतिविधिवार विवरणी प्रस्तुत की जाए।	बर्थ किराया, पत्तन-देयताओं और नौचालन प्रभार के लिए उपगतिविधिवार विवरणी 31.10.2005 को पहले ही प्रस्तुत कर दी गई हैं। संशोधित विवरणियां संलग्न हैं।
21.	सेवा (सर्विस) क्रेन पोतों से संबंधित विवरणी में बताई गई लागत स्थिति इस अनुमान को बल प्रदान करती है कि क्रेनों वाले पोतों का (अपेक्षा से) कम उपयोग किया जा रहा है। कृपया इन उपस्करों का पिछले तीन वर्षों में किए गए उपयोग का विवरण और अगले तीन वर्षों में उनके उपयोग की योजना प्रस्तुत करें। यहां विचारणीय बिन्दु यह है कि अन्य सेवाएं क्यों बेकार खड़े और कम उपयोग किए जा रहे उपस्करों का (परस्पर) बिल पोषण (घाटा पूर्ति) करें।	पिछले तीन वर्षों में प्रमुख उपस्करों के उपयोग के ब्यौरे प्रस्तुत हैं। जैसाकि विवरणी से देखा जा सकता है, कि विभिन्न उपस्करों के उपयोग किए जाने में बहुत सुधार हुआ है। अग्निशमन उपस्कर, फ्लोटिंग क्रेन्स, इत्यादि जैसे कुछ उपस्करों या क्राफ्ट्स का इस्तेमाल अपेक्षा कृत कम होगा क्योंकि ये उपस्कर पत्तन प्रचालन के लिए बुनियादी सुविधाएं हैं और इनके अधिकतम उपयोग की अपेक्षा नहीं की जा सकती है।
22.	फार्म III (समग्र पत्तन) में वर्ष 2007-08 के लिए प्रदर्शित प्रचालन लागत उससे पिछले वर्ष की (प्रचालन लागत) से लगभग 16% अधिक है जबकि प्रासंगिक वर्ष के यातायात में कोई उल्लेखनीय वृद्धि नहीं हुई है और अधिकतर व्यय प्रकृति से स्थिर है। कृपया इसका कारण प्रस्तुत करें। व्यय अनुमान संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 के अनुसार डब्ल्यूपीआई की प्रचलित हलचल के संदर्भ से मूल्य में उतार-चढ़ाव हेतु समायोजित यातायात के अनुरूप होने चाहिए। वर्ष 2004-05 के लिए प्रयोज्य दर 4.5% है। कृपया व्यय अनुमानों में अपेक्षित संशोधन कर लिए जाएं।	पत्तन के लिए प्रचालन लागत की प्रमुख मद वेतन और मजदूरी है। वेतन और मजदूरी का 1.1.2007 से संशोधन में 1.1.1997 से परिलब्धियों में कुल जमा वृद्धि 20% थी। इसलिए, वेतन और मजदूरी में वृद्धि 20% की दर से 70 करोड़ रुपये मानी गई है। यथार्थवादी तस्वीर लाने के लिए यह आवश्यक है। वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए यातायात बढ़कर 42 एमएमटीपी और 48 एमएमटीपी हो जाने की उम्मीद है।
23.	लागत विवरणी में सामान्य सुविधाओं पर व्यय दिखाया गया है। कृपया इस व्यय का ब्यौरा उपलब्ध करवाएं।	सामान्य सुविधाओं पर व्यय दिखाने वाली विस्तृत विवरणी प्रस्तुत है।
24.	डालर में मूल्य-अंकित प्रशुल्क के संगणन के लिए अपनाई गई विदेशी मुद्रा विनिमय दर बताई जाए। विदेशी मुद्रा विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के कारण यदि कोई अतिरिक्त आय हो रही हो तो उसकी संगणना की जाए और उसे अलग से दर्शाया जाए।	प्रस्ताव में विदेशी मुद्रा विनिमय दर के उतार-चढ़ाव का प्रभाव शामिल नहीं है। हमारा मत है कि बीते समय के विपरीत डालर की दरें घट-बढ़ रही हैं और इसलिए यह मानना उचित नहीं समझा गया कि रुपया हमेशा से गिरता ही जाएगा। इस प्रकार विदेशी मुद्रा विनिमय के प्रभाव को आंका नहीं जा सकता और प्रशुल्क संशोधन के प्रयोजन से उस पर जोर नहीं दिया जा सकता। अम. डालर से रुपये में परिवर्तन के लिए प्रस्ताव में विनिमय दर रु.43.52 प्रति डॉलर अपनायी गई है। तथापि, चूंकि अम. डॉलर की तुलना में भारतीय रुपये की विनिमय दर घटती-बढ़ती रहती है, अनुरोध है कि इस कारण से होने

		वाली अति. आय या अति. लागत को गिना न जाए।
25.	कृपया स्पष्ट करें कि क्या भविष्य निधि, पेंशन और उपादान पर अनुमानित व्यय बीमांककी मूल्यांकन या वर्ष के दौरान वास्तविक/अनुमानित सवितरण के आधार पर पेंशन/उपादान निधि में किया गया वार्षिक अंशदान दर्शाता है। यदि यह वार्षिक अंशदान दर्शाता है तो कृपया पेंशन निधि स्थिति का ब्योरा और बीमांककी मूल्यांकन की प्रति प्रस्तुत करें।	31.3.2006 को बीमांककी मूल्यांकन की एक प्रति संलग्न है। बीमांककी मूल्यांकन के अनुसार पेंशन और उपादान की मद में कुल देनदारियां 3212 करोड़ रुपये बनती है। पेंशन और उपादान देनदारी की मद में 31.3.2006 तक जमा की गई कुल राशि 1692 करोड़ रुपये है, लगभग 1520 करोड़ रुपये की शेष राशि अगले 3-4 वर्षों में जमा किए जाने की उम्मीद है। वर्ष 2004-05 और 2005-06 में पेंशन भुगतान के रूप में वास्तविक सवितरण क्रमशः 171.79 करोड़ रुपये और 179.99 करोड़ रुपये था। इस प्रकार, पेंशन भुगतान की मद में हम दावे में संशोधन कर रहे हैं। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.5.2 के अनुसार वास्तविक भुगतान को व्यय के रूप में अनुमत किया जाना चाहिए। संयोगवश, वास्तविक पेंशन भुगतान प्रशुल्क वैधता अवधि में पेंशन निधि में जमा की गई राशि से कम ही होगा।
26.	आरओसीई 15% संगणित किया बताया गया है। किन्तु दिखाए गए आंकड़े नियोजित पूंजी के 15% से बहुत अधिक हैं।	संशोधित विवरणी में आरओसीई की गणना नए सिर से की गई है।
27.	कृपया संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.5, 2.9.7 और 2.9.8 के प्रावधानों के अनुसार अचल परिसम्पत्तियों की अनुसूची को व्यापारिक परिसम्पत्तियां, व्यापार संबंधी परिसम्पत्तियां और सामाजिक दायित्व परिसम्पत्तियां के रूप में वर्गीकृत करें और लागू आरओसीई की गणना करें।	संशोधित विवरणियों में अचल परिसम्पत्तियों को व्यापारिक परिसम्पत्तियां, व्यापार संबंधी परिसम्पत्तियां और सामाजिक दायित्व परिसम्पत्तियां के रूप में अलग-अलग किया गया है और नियोजित पूंजी पर प्रति लाभ लागू दर पर ठीक-ठीक परिगणित किया गया है। विस्तृत विवरणी संलग्न है।
28.	कृपया इस बात की पुष्टि कर लें कि शुद्ध खंड में केवल वही परिसम्पत्तियां शामिल की गई हैं जो पूरी तरह प्रचलित की गई हैं और उपयोग में हैं, और जो परिसम्पत्तियां निपटा दी गई हैं या प्रचालन से बाहर कर दी गई हैं, उन्हें शुद्ध खंड से बाहर रखा गया है।	जिन परिसम्पत्तियों को शामिल किया गया है, वे पूरी तरह प्रचालित हैं और उपयोग में हैं। जो परिसम्पत्तियां प्रचालन-बाह्य हैं और उपयोग में नहीं हैं या / और निपटा दी गई हैं, उन्हें हटा दिया गया है।
29.	सकल खंड / शुद्ध खंड को पर्याप्त रूप से कार्गो प्रहस्तन और भंडारण गतिविधि तथा पत्तन तथा गोदी सुविधा गतिविधि के बीच में प्रोद्भाजित किया गया है जबकि अन्य दो गतिविधियों- रेलवे और सम्पदा के बीच केवल लगभग 65 करोड़ रूपयों को प्रोद्भाजित किया गया है, प्रदर्शित प्रोद्भाजनों के समर्थन में, प्रत्येक गतिविधि/उपगतिविधि से जुड़ी/संबद्ध परिसम्पत्तियों (श्रेणीवार) की सूची प्रस्तुत की जाए।	परिसम्पत्तियों का बड़ा भाग और उसका मूल्य पोत परिवहन के लिए कार्गो प्रहस्तन और भंडारण गतिविधि तथा पत्तन और गोदी सुविधाओं से संबंधित हैं।
30.	कृपया स्पष्ट करें कि उपगतिविधि 'अनक्लियर्ड वेयर हाऊस' के बारे में वर्ष 2008-09 के लिए शुद्ध खंड इससे पिछले वर्ष की तुलना में घटने की बजाए बढ़ते हुए कैसे प्रदर्शित किया गया है जबकि कोई अभिवृद्धि प्रस्तावित नहीं है।	इसे ठीक कर लिया गया है।
31.	फॉर्म III (समग्र पत्तन) में "परिवर्तन के बिना" और "परिवर्तन सहित" कालमों के अंतर्गत सकल खंड और शुद्ध खंड के आंकड़े भिन्न हैं, कृपया उसका कारण	आंकड़ों के संगणन में अनायास ही त्रुटि आ गई है जिसे संशोधित विवरणी में ठीक कर लिया गया है।

	बताए।	
32.	यह पाया गया है कि कार्यरत पूंजी की संगणना करते समय विविध ऋणदाताओं, भण्डार-सूची और नकद और बैंक में जमा शेष पर प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 2.9.9 में विनिर्दिष्ट सीमाओं के अनुसार विचार नहीं किया गया है। कृपया मार्गदर्शियों में विनिर्दिष्ट सीमाओं का सख्ती से पालन करते हुए आंकड़ों की पुनः संगणना करें।	कार्यरत पूंजी को मार्गदर्शियों की धारा 2.9.9 के अनुसार संशोधित विवरणियों में ठीक करते हुए लागत विवरणी संशोधित कर ली गई है और उसे आरओसीई में शामिल कर लिया गया है।
33.	यह बताया गया है कि दर-संशोधन प्रस्ताव से अगले तीन वर्ष तक प्रतिवर्ष 90 करोड़ रुपये औसत अतिरिक्त राजस्व के रूप में प्राप्त होने का अनुमान है। कृपया विभिन्न गतिविधि/उपगतिविधियों के अंतर्गत इस अनुमानित अतिरिक्त राजस्व का विवरण प्रस्तुत करें।	दर-संशोधन-प्रस्ताव से औसतन 73.35 करोड़ रुपये कार्गो प्रहस्तन में और 22.65 करोड़ रुपये पत्तन और गोदी गतिविधि से अतिरिक्त राजस्व पैदा होने का अनुमान है।
34.	कृपया ओएनजीसी की समुद्रवर्ती और तटवर्ती तेल और गैस पाइपलाइनों के माध्यम से जिन पर एमबीपीटी ने वे-लीव-फीस और वे पाइपलाइनें डालने हेतु अनुमति प्रदान करने के लिए लागू पोतघाट भाड़ा प्रभार का 50% क्षति पूर्ति वसूल की है, प्रहस्तित वर्ष-वार यातायात प्रस्तुत करें। कृपया, इस मद में उत्पन्न वर्ष-वार आय प्रस्तुत करें। इसके साथ ही कृपया यह भी बताएं कि प्रस्तुत लागत विवरणी में यह आय कहां गिनी गई है।	ओएनजीसी यातायात से (अर्जित) आय वर्ष 2004-05 में वित्त एवं विविध आय के अंतर्गत वर्गीकृत की गई है। वर्ष 2004-05 में वे-लीव-फीस और लागू पोतघाट भाड़ा दर के 50% से प्रतिपूर्ति से संबंधित आय क्रमशः 5.45 करोड़ रुपये और 17.05 करोड़ रुपये रही है। ओएनजीसी से प्राप्त आय को ध्यान में लेते हुए लागत विवरणी को संशोधित किया गया है। ओएनजीसी का वर्ष-वार यातायात और उससे उत्पन्न आय प्रस्तुत हैं। वे-लीव-फीस से आय को "सम्पदा किराया" सेवा के लिए लागत विवरणी में सम्मिलित किया गया है और क्षतिपूर्ति से हुई आय को प्रचालन आय अर्थात् कार्गो संबंधी प्रभार के रूप में लिया गया है।
	<b>IV. दरमान</b>	
1.	<b>क. परिभाषा</b> सामान्य शर्तें और निबंधन धारा (iii) : कृपया डालर में अंकित प्रशुल्क की वसूली के लिए, जैसा कि धारा 2.19.1, 2.19.2 और 2.19.3 के अंतर्गत निर्धारित है, मानक प्रावधान शामिल करें।	डालर में अंकित प्रशुल्क की वसूली से संबंधित मार्गदर्शी सं. 2.19.1 और 2.19.2 के अनुसार, मानक प्रावधान सामान्य शर्तों और निबंधनों के अंतर्गत पहले से ही शामिल कर लिया गया है। तथापि, 2.19.2 और 2.19.3 धारा 2(iii) के शेष भाग को भी शामिल किया जा सकता है।
2.	धारा (iv) : चूंकि विलम्बित भुगतानों/धनवापसियों पर ब्याज की दर भा.स्टे.बैंक के पीएलआर से 2% होनी है (संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.18.2 देखें), कृपया तदनुसार दंड ब्याज की दर से संबंधित धारा को संशोधित कर लें।	प्रत्येक वर्ष 1 अप्रैल को प्रचलित "प्राइम लेंडिंग रेट" के आधार पर विलम्बित भुगतानों/धनवापसियों पर दंड-ब्याज की दर तय की जाएगी। शर्तों को भी तदनुसार संशोधित किया जा सकता है।
3.	संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.18.3 को धारा iv (घ) में यथावत शामिल की जाए।	सुझाई गई धारा को दरमान में शामिल किया जा सकता है।
4.(क)	एक सामान्य शर्त निम्नानुसार सम्मिलित की जाए : "एक समुचित स्तर से अधिक विलम्ब के लिए, जिसके लिए पत्तन उत्तरदायी हो, उपयोगकर्ता को प्रभारों का भुगतान नहीं करना होगा।"	सुझाई गई धारा को दरमान में शामिल किया जा सकता है।
(ख)	दरमान में निर्धारित दरें उच्चतम स्तर हैं और इसीप्रकार छूट और रियायतें निम्नतर स्तर हैं। पत्तन, यदि चाहे तो वे निम्नतर दरें प्रभारित कर सकते हैं और/या उच्चतर छूट	सुझाई गई धारा को दरमान में शामिल किया जा सकता है।

	और रियायतें अनुमत कर सकते हैं।	
(ग)	पत्तन, यदि चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों को लागू करने को नियंत्रित करने वाली सशर्तताओं को तर्कसंगत बना सकते हैं, यदि इस प्रकार की तर्क-संगतता से उपयोगकर्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित यूनिट दरें उच्चतम दरों से अधिक न हों।	सुझाई गई धारा 3 और 4, दरमान में, शामिल की जा सकती हैं।
(घ)	पत्तनों को चाहिए कि वे ऐसी निम्नतर दरें और / या ऐसी दरों को लागू करने को शासित करने वाली सशर्तताओं की तर्कसंगतता को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करें, और ऐसी निम्नतर दरों में और / या ऐसी दरों को लागू करने का शासित करने वाली सशर्तताओं में आगामी कोई परिवर्तन सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करते रहें, वंशतः तय की गई नई दरें, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।	सुझाई गई धारा दरमान में सम्मिलित की जा सकती है।
5.	तटीय पोत/कागो/कन्टेनर को (मिलने वाली) रियायतों को शासित करने वाली समुचित सशर्तताएं, जैसा कि आदेश सं. टीएएमपी/4/2004-सामा. दिनांक : 7 जनवरी 2005 में और दिनांक 15 जनवरी 2005 के परवर्ती संशोधन में निर्धारित किया गया है, सम्मिलित की जाएं।	यह पहले से ही सम्मिलित कर ली गई है।
ख.	<b>पत्तन देयताओं की अनुसूची</b>	
1.	सदा प्रस्तुत की गई विवरणी के अनुसार गतिविधि पत्तन सेवाएं अधिशेष दिखाती है। दरों के वृद्धिकारी संशोधन का औचित्य सिद्ध किया जाए।	पत्तन देयताओं से आय में जेएनपीटी द्वारा चैनल के उपयोग हेतु भुगतान किया गया शुल्क भी शामिल है। इसके अलावा पत्तन कुल निकर्षण लागत जेएनपीटी के साथ मिलकर कार्यान्वित किए जाने वाले चैनल को अधिक गहरा और अधिक चौड़ा करने वाली नई परियोजना की पूंजीगत एवं अनुसंधान लागत दोनों के आठवें भाग के रूप में 100 करोड़ रुपये का अंशदान कर रहा है। इस प्रकार भी, व्यापार को बेहतर गवाह मिलने की उम्मीद है। उपरोक्त के बावजूद, परस्पर वित्त पोषण की राशि जरूरी है और यह पांच वर्ष की अवधि में निर्मूल कर दी जाएगी।
2.	वर्तमान प्रशुल्क महिने में एक बार पत्तन देयताओं के भुगतान का प्रावधान करता है और एमबीपीटी ने पोत के हर दौरे पर पत्तन देयताओं के भुगतान का प्रस्ताव किया है। तथापि, यूनिट दर में कोई समायोजन नहीं किया गया है। फिर भी, पत्तन में एक में से एक से अधिक बार आने वाले पोतों की संख्या जानना जरूरी है जिनपर प्रस्तावित परिवर्तन का बुरा असर पड़ सकता है। इसलिए, कृपया, पिछले दो वर्षों में एमबीपीटी में माह में एक बार से अधिक दौरा करने वाले पोतों और उनके जीआरटी को ध्यान में रखते हुए प्रभाव विश्लेषण विवरणी तैयार करें।	पोतों पर प्रत्येक प्रवेश के आधार पर पत्तन देयताएं लगाने के प्रस्ताव से लगभग 3 करोड़ रुपये की मात्रा तक आय में वृद्धि होगी।

ग	नौचालन प्रभार / नौकर्षण प्रभार की अनुसूचि	
1.	जैसाकि एमबीपीटी के दिनांक 22 सितंबर 2005 के मसौदे में सन्निहित है और जैसाकि दिनांक 31 अक्टूबर 2005 के मसौदे में प्रस्तुत व्याख्या द्वारा विस्तार से बताया गया है, कृपया अधिकार क्षेत्र के बारे में व्याख्याओं को दरमान में शामिल करें।	पिछले पत्र-व्यवहार में इसे पहले ही स्पष्ट कर लिया गया है। इसके अलावा यह प्रस्तुत किया जाता है कि पत्तन देयताओं में कभी की स्थिति में या पत्तन देयताओं में बढ़ोतरी न होने की स्थिति में नौचालन प्रभार या वर्थ-भाड़ा में तदनुरूप वृद्धि करना आवश्यक हो गया है।
2.	"व्याख्या" के अन्तर्गत गोदियों को अन्य बातों के साथ-साथ नौसेना (नेवल) गोदी और मझगांव गोदी के रूप में वर्गीकृत किया गया है। इस समय इन गोदियों के बारे में नौचालन प्रभार, कर्षण-नौका सहायता प्रभार, नौ-कर्षण प्रभार और इतर सेवाओं के प्रभारों की वसूली हेतु खंड 2.1.1 (क) 3 के अंतर्गत संदर्भ मौजूद है। चूंकि पत्तन-सीमा, भारतीय पत्तन अधिनियम 1908 के समुचित प्रावधानों के निबंधनों में जारी सरकारी अधिसूचनाओं में निर्धारित परिमाणों के अनुसार परिमाणित की जानी चाहिए, एमबीपीटी दर-अनुसूचि में, इस खंड में व्याख्या के अंतर्गत इन गोदियों को शामिल करने की परिशुद्धता की दोबारा जांच करें।	मझगांव गोदी और नौसेना (नेवल) गोदी, दोनों ही, पत्तन-सीमा के भीतर पड़ते हैं और अनेक पोत इन गोदियों से/को दौड़ते हैं तथा एमबीपीटी की बुनियादी संरचना (चैनल, नौचालक कर्षण नौका, लांच इत्यादि) की सेवाएं लेते हैं। इसलिए, इस व्याख्या को शामिल करना आवश्यक है।
3.	प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 6.4 के निबंधनों के अनुसार, उपयोगकर्ता के अनुरोध पर स्थलान्तरण सम्मिश्र नौचालन शुल्क का भाग नहीं बन जाता है। स्थलान्तरण अवयव को अलग किया जाए और सम्मिश्र शुल्क की यूनिट दर को तदनुरूप कम किया जाए प्रासंगिक सशर्तताओं को भी तदनुसार संशोधित कर लिया जाए।	कोई भी पोत स्थलान्तरण नहीं चाहता। स्थलान्तरण सीमित स्थान प्रदान करने हेतु आवश्यक होती है। इसलिए हमने दो स्थलान्तरण कारण कोई भी होने दो, निःशुल्क प्रस्तावित किए हैं और दो से आगे स्थलान्तरण पर प्रभार लगाया जाएगा।
4.	संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 6.10 का दृढ़ता से पालन करते हुए प्रति जीआरटी प्रभार तीन पायदानों के अंतर्गत प्रस्तावित किए गए हैं। तथापि, इसके भीतर के प्रस्ताव में निहित सशर्तताओं में अनेक परिवर्तनों की अपेक्षा की गई है। कृपया वह आधार प्रस्तुत करें जिन के आधार पर प्रस्तावित स्लेब दरों की गणना की गई है, विशेषकर सशर्तताओं में परिवर्तन के साथ, प्रस्तुत पायदान वार (स्लेबवाइज) प्रशुल्क की गणना करने के आधार की भी व्याख्या की जाए।	प्रस्तावित पायदान वार दर संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 6.10 के अनुसार है।
5.	प्रहस्तित पोतों की संख्या और उनकी औसत जीआरटी को ध्यान में रखते हुए, कृपया एक प्रभाव विश्लेषण विवरणी प्रस्तुत करें जिसमें नौचालन प्रभार, कर्षण नौका सहायता, नौ-कर्षण प्रभार और विभिन्न हलचलों के लिए प्रचलित दरमान के अनुसार प्रभारित अन्य सेवाओं के प्रभार और मसौदा दरमान में प्रस्तावित दरों और विनिर्दिष्ट सशर्तताओं के अनुसार वसूल किए जाने वाले प्रभारों को भी दर्शाएं।	जैसाकि दरों के आधार भिन्न थे, सही-सही प्रभाव आंकना संभव नहीं है। तथापि इस दिशा में प्रयास किया गया था जिसके परिणाम प्रस्तुत हैं।
6.	कृपया स्पष्ट करें कि सीधे समुद्र से या धारा से गोदियों की ओर या जवाहर द्वीप/पीरपाऊ की ओर पोतों की आवाजाही के लिए समान दर क्यों प्रस्तावित की गई हैं जबकि इन आवाजाहियों के लिए संबंधित दूरी/अपेक्षित	धारा/समुद्र से गोदियों/जवा.द्वी. और पीर पाऊ के बीच आवाजाही की प्रस्तावित दरें समान हैं। दरें निर्धारित करने के लिए दूरी ही केवल एकमात्र पैमाना नहीं है। जीआरटी, प्रचालनीय स्थितियां, लॉकगेट पाबन्धियां

	समय समान नहीं हैं।	गहराई इत्यादि भिन्न-भिन्न स्थानों पर भिन्न-भिन्न होते हैं। इसलिए, एकल दर न्यायोचित है। जटिल प्रशुल्क संरचना में व्याख्याओं अधिक प्रभारों की गुंजाइश रहती है। यह प्रस्ताव सरलीकृत संरचना को ला रहा है। बुनियादी संरचना की प्रमुख आवश्यकता कर्षण नौकाओं और लंगर बांधने वाली लांचों की है जिसकी आवश्यकता पोतों के गोदी में पहुंचने की अंतिम अवस्था में और केवल तब पड़ती है जब पोत गोदियों के अत्यंत नजदीक पहुंच जाता है। पोत सीधा समुद्र से आ रहा है या धारा में से होकर आ रहा है, इस सबके बावजूद दरें समान रहती हैं। इसलिए प्रभार समान है और आधार का औचित्य सिद्ध हो जाता है।
7.	मुख्य इंजनों को प्रचालित किए बिना आवाजाही के लिए, नोटर के माध्यम से, लगने वाली दरों के दोगुने पर प्रभार लगाने का प्रस्ताव है। विपत्ति में पड़े पोत के मामले में, या जो पोत अपनी धकेल शक्ति (प्रोपल्शन) से हिलडुल न पा रहा हो या 'कोल्ड-मूव' के मामले में वहीं नोट 3 के अनुसार अतिरिक्त कर्षण नौका भाड़ा प्रभार प्रस्तावित है। यदि यह लेवी, दरों के दोगुने पर प्रभार के अतिरिक्त हैं, तो कृपया इनके लिए पर्याप्त आचित्य प्रस्तुत करें।	यह मानते हुए कि पोत में जितने भी उपकरण, यथा, इंजन स्टीयरिंग गियर इत्यादि, लगे हैं वे सभी संतोषजनक रूप से काम कर रहे हैं, सामान्य नौचालन हलचलों के लिए प्रभार निर्धारित किए गए हैं। कई बार ऐसा होता है कि इंजन पूरी तरह ठप्प न हुए हो और पोत को 'कोल्डमूव' पर न समझा जाए, तब भी इंजन या स्टीयरिंग गियर हो सकता है संतोषजनक रूप से (कार्यसाधकरूप से) काम न कर रहे हों। ऐसे मामलों में, सभी उपस्कर संतोषजनक स्थिति में करने पर उसी पोत को प्रदान किए जाने वाली कर्षण नौकाओं की तुलना में, कुछ अधिक कर्षण नौकाएं प्रदान करने की आवश्यकता है। ऐसे मामलों में ही अतिरिक्त कर्षण नौका प्रभार लगेगा। यदि इंजन पूरी तरह ठप्प पड़ गए हैं, तब सामान्य कोल्ड-मूव प्रभार लगाने की आवश्यकता पड़ेगी। फिर भी, किसी भी हालत में सामान्य प्रभारों के चौगुने प्रभार नहीं लगाए जाएंगे।
8.	वहीं नोट (E) में, समुद्र से पत्तन-सीमाओं के भीतर स्थित अन्य पत्तनों की ओर एमबीपीटी जलक्षेत्र में से होकर जाने वाले पोतों की आवाजाही के बारे में स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया गया है। यह प्रावधान शामिल करने के लिए (ये) प्रभार केवल ऐसे पोतों द्वारा दिए जाएंगे जो एमबीपीटी के नौचालक/नौकर्षण सेवाओं का लाभ उठाएंगे।	पोतों की इस श्रेणी को वही प्रभार लगाए जाएंगे जो पत्तन में आ जा रहे और पत्तन की बुनियादी संरचनाओं का उपयोग करने वाले अन्य पत्तनों को लगाए जाते हैं। यह स्पष्टीकरण इसलिए दिया गया है क्योंकि मुंबई पत्तन सीमाओं के भीतर आने/जाने के एक से अधिक मार्ग हैं।
9.	अनुसूचि 1 और 2 के सामान्य नोट: नोट (1) (क) (IV) प्रावधान करता है कि 'ऊपर वर्णित कारणों के बावजूद दो स्थलान्तरण से अधिक (स्थलान्तरण) पत्तन सुविधा के लिए नहीं माने जाएंगे। अनुसूचि 1 के नीचे (प्रदत्त) नोट (1), जैसाकि अनुसूचि 1 और 2 के सामान्य नोट के नोट (1) के अंतर्गत गिनाया गया है, अन्तःगामी और बहिर्गामी आवाजाही की दरों और निःशुल्क स्थलान्तरण का प्रावधान करता है। इन प्रावधानों के बीच कुछ विसंगति लगती है। पत्तन की सुविधा के लिए किया गया कोई भी स्थलान्तरण निःशुल्क ही होना चाहिए।	व्यापार के रूप में, किसी भी कारण से, दो स्थलान्तरण निःशुल्क प्रस्तावित किए गए हैं। इसलिए प्रस्ताव न्यायोचित है।
10.	कृपया विचार करें कि क्या नोट (2) में दिए शब्दों "एक अन्य गहरे-जल के पोत को जगह देने के लिए" नोट 1(ग)	प्रस्ताव व्यवस्थित है।

	के परिप्रेक्ष्य में को हटाया जाना चाहिए। सामान्य स्थलान्तरण प्रभारों का 25% अधिक प्रभार प्रस्तावित करने का कारण भी स्पष्ट करें।	
11.	वही नोट 3 में, न्यूनतम 1000 जीआरटी पर प्रभार लगाने का प्रस्ताव व्यवस्थित नहीं है और, इसलिए इसे हटा दिया जाए।	निहित सुनिश्चित लागत उगाहने के लिए न्यूनतम 1000 जीआरटी की शर्त लगाई गई है। प्रस्ताव व्यवस्थित है।
12.	जब कोई कर्षण नौका अग्निग्रस्त पोत को या जवाहर द्वीप पर किसी पोत को अपनी सेवा प्रदान करता है तो उसके लिए प्रभार केवल तभी देय होना चाहिए जब पोत अतिरिक्त कर्षण नौका की मांग करे। जब कर्षण नौका को ऐसी मांग के बिना लगाया गया हो या यदि उप-संरक्षक या उसके द्वारा नियुक्त किया गया कोई अधिकारी अतिरिक्त कर्षण नौका की सेवाएं आवश्यक समझता है तो अतिरिक्त कर्षण नौका या रक्षक रूप से लगाने के मामलों में कोई प्रभार नहीं लगाया जाना चाहिए।	स्वीकार है।
13.	पाइलट/मास्टर पाइलट द्वारा पत्तन की सीमाओं से बाहर पोत को अपनी सेवाएं प्रदान करने के लिए या आवाजाही रद्द करने के लिए शुल्क में (25% की बजाए, तटीय पोतों के लिए 108% और विदेशगामी पोतों के लिए 263%) अत्यधिक वृद्धि करने के कारण स्पष्ट कीजिए।	इसको, ऐसी घटनाएं रोकने के लिए प्रस्तावित किया गया है।
14.	कृपया बोर्ड-पुल-टैस्ट करवाने के लिए (विदेशगामी पोतों के लिए 229%) अत्यधिक वृद्धि का औचित्य सिद्ध कीजिए।	हम इस बात की पुष्टि करते हैं कि वृद्धि केवल 8% ही है।
15.	धारा 5. फायर फ्लोट वैसेल, एंकर हॉय इत्यादि के लिए प्रभार (i) "अथवा यदि उपसंरक्षक या उसके द्वारा नियुक्त किया गया अधिकारी एक अतिरिक्त फायर फ्लोट की सेवाएं आवश्यक समझता है" शब्द, जो नोट में दिखाई दे रहे हैं, मद सं. 4 ग 12 के अन्तर्गत ऊपर वर्णित कारणों से हटा दिए जाएं। (ii) किसी अन्य क्राफ्ट के लिए प्रभार, समय-समय पर, अध्यक्ष एमबीपीटी द्वारा निर्धारित किए जाने हेतु प्रस्तावित हैं। कृपया ध्यान दें कि यह महापत्तन न्यास अधिनियम के अंतर्गत सन्निहित प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया के अनुरूप नहीं है।	प्रस्ताव व्यवस्थित है।  प्रस्ताव व्यवस्थित है।
16.	धारा 7-प्रभार एमबीपीटी अग्नि सेवा स्थानापन्न प्रभार: "अथवा यदि उपसंरक्षक या उसके द्वारा नियुक्त किया गया अधिकारी सेवाओं को आवश्यक समझता है" नोट 5 में आए इन शब्दों को मद सं. 4.ग.12. के अंतर्गत ऊपर वर्णित कारणों से हटाया जा सकता है।	प्रस्ताव व्यवस्थित है।
17.	धारा 9- पोत निस्तारण शुल्क: (क) और (ख) पर दिखाई दे रहे शब्द "प्रभारों का 10% निस्तारकों को भुगतान किया जाएगा" हटाए जाएं क्योंकि ये प्रावधान उपयोग कर्त्ताओं को प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रभारों से संबंध नहीं रखते। यह भुगतान एमबीपीटी अपने	स्वीकार है।

	कर्मचारियों को कर सकता है। इस आंतरिक व्यवस्था के लिए दरमान को प्राधिकार नहीं बनाया जाना चाहिए।	
18.	कृपया, वह ब्यौरा प्रस्तुत करें जो यह दिखाए कि किस प्रकार कूड़ा-कचरा-संग्रह सुविधाओं की गणना की गई है।	कूड़ा-कचरा-संग्रह सुविधा के प्रभार की गणना दर्शाने वाली विवरणी प्रस्तुत है।
घ.	<b>लंगरगाह प्रभारों की अनुसूची</b>	
1.	निःशुल्क अवधि वापिस लेने का कारण बताया जाए।	लंगरगाह धारा में बर्थ माने जाते हैं। इसलिए, कोई निःशुल्क अवधि प्रस्तावित नहीं की गई है। इसलिए प्रस्ताव व्यवस्थित है।
2.	नोट (1) (3) में दिखाई दे रहे शब्द, "किन्तु कब्जा किए रहने की अवधि, इस प्रकार के अपवर्जन को छोड़कर, लंगरगाह शुल्क की संगणना के लिए सतत अवधि मानी जाएगी", अनावश्यक हो जाते हैं क्योंकि प्रस्ताव पहले ही दिन से और निःशुल्क अवधि के बिना लंगरगाह शुल्क लगाने के लिए है।	सुझाव स्वीकार्य है।
3.	एमबीपीटी में प्रतिघटा आधार पर लंगरगाह और मालबुलाई देयता लगाने पर इस प्राधिकरण के दिनांक 17.3.2003 के आदेश पर एक अन्य आदेश सं. टीएएमपी/51/2004-एमबीपीटी दिनांक 20.1.2005 द्वारा स्पष्टीकरण जारी किया गया था, दिनांक 20.1.2005 के आदेश के पैरा 7(vi) के अनुसार एमबीपीटी को तीन माह के भीतर एक रिपोर्ट दाखिल करनी थी। उसमें यह भी कहा गया था कि मानसा (MANSA) और इसके सदस्य, प्राधिकरण के दिनांक 17.1.2003 के आदेश के प्रावधानों के अनुसार एमबीपीटी में अपने दावे प्रस्तुत कर सकते हैं। इस बारे में हुई प्रगति की सूचना दी जाए।	दावे निपटाए गए हैं।
ड.	<b>गोदी दरमान</b>	
	पूर्णांकित करना बिल सकल योग पर अनुमत किया गया है न कि अलग-अलग मदों के लिए	बिल के सकल योग को ही पूर्णांकित किया जाना चाहिए न कि सेवा शीर्ष के अंतर्गत अलग-अलग प्रभारों को।
1.	<b>पोतघाट भाड़ा अनुसूची</b>	
	(i) कुछ मदों में दरों को बढ़ाया गया है और विदेशगामी यातायात को लागू साझा दरों के रूप में निर्धारित किया गया है। कुछ में, आयात के लिए दरों को बढ़ाया गया है और विदेशी यातायात के लिए साझा दर के रूप में निर्धारित किया गया है। कृपया इस बात की पुष्टि करें कि वह आयात अथवा निर्यात की प्रबलता को ध्यान में रखकर किया गया है। इस बारे में पिछले तीन वर्षों के सांख्यिकीय ब्यौरे भी प्रस्तुत किए जाएं।	आयात और निर्यात कार्गो के लिए साझा पोतघाट भाड़ा दरें प्रस्तावित की गई हैं। दूसरे शब्दों में, आयात और निर्यात के लिए विभेदीय दरों का उपयोग नहीं किया गया है। यह परिश्रम वर्ष 2004-05 के लिए यातायात आंकड़ों पर आधारित आयात या निर्यात में से किसी एक की प्रबलता को ध्यान में रखते हुए दरों के मानकीकरण और सरलीकरण के लिए किया गया है। ब्यौरा दर्शाने वाली विवरणी प्रस्तुत है।
	(ii) मद सं. 4 (v) और (vi) के बारे में, प्रस्तावित दर निर्यात के लिए प्रचलित दर से बहुत ज्यादा है और आयात के लिए प्रचलित दर से कम है। ये दरें प्रस्तावित करने का आधार स्पष्ट किया जाए।	खली/पशुचारे और चीनी के लिए दरें रु. 16.10 पर तय कर दी गई हैं क्योंकि कार्गो अधिकतर निर्यात प्रबलता वाला रहा है। प्रचालन बहुत अधिक घाटे वाले हैं, इसलिए 2.5% से अधिक की वृद्धि प्रस्तावित की गई थी।
	(iii) लोहा और इस्पात सामग्री के लिए दरें प्रस्तावित करने का आधार तथा निर्यात के लिए अलग-अलग दरें बनाए रखने की विवशताएं स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता है।	इस्पात कार्गो के बाजार संवेदी होते हुए वाणिज्यिक लिहाज से छूट ली गई है।
	(iv) प्रशुल्क की सामान्य समीक्षा के समय मोटर वाहनों की विभिन्न श्रेणियों के लिए, अर्जित अनुभव के आधार पर,	चूंकि वाहन का वजन वाहन की किस्म उसके ब्रांड, उसके भीतर प्रदत्त विभिन्न सुविधाओं एवं मशीनों, सुख-

	<p>यूनिट आधारित पोतघाट भाड़ा दर निर्धारित करने हेतु एमबीपीटी से (आदेश सं. टीएएमपी/27/2004-एमबीपीटी दिनांक 1.10.2004 के पैरा 9(v) के द्वारा) अनुरोध किया गया था। इस मद के लिए, दिए गए सुझाव पर अमल न करने का कोई कारण बताए बिना, मूल्य आधारित दरें अभी तक कायम रखी गई हैं। जैसा कि आदेश सं. टीएएमपी/27/2004-एमबीपीटी दिनांक 1.10.2004 में अनुमोदित है, मोटर गाड़ियों के यातायात के लिए अतिरिक्त सुविधाओं (एमबीपीटी की सड़कों और रेलवे रैम्प का निःशुल्क उपयोग, विलम्ब शुल्क के बिना 30 दिन तक पोत-लदान पूर्व की भंडारण सुविधा, जल आपूर्ति तथा गोदियों के भीतर री-साइक्लिंग संयंत्र की अनुमति) का विनिर्देश करने वाला नोट प्रशुल्क में बनाए रखने की आवश्यकता है।</p>	<p>सुविधा वाली विशिष्ट सहायक वस्तुओं और उनके द्वारा प्रदत्त सेवाओं के आधार पर अलग-अलग हो सकता है, पोतघाट प्रमारों की प्रति यूनिट आधार पर वसूली व्यवहारिक नहीं है।</p>
	<p>(v) खंड -1ख: मुंबई पत्तन से इतर पत्तनों से निकलने वाली / तक जाने वाली धाराओं में प्रहस्तित कार्गो के लिए जिन्सवार माल बुलाई प्रभार प्रस्तावित करने वाला नया प्रावधान, संभवतः लंगरगाह शुल्क की अनुसूची के वर्तमान उपखंड (ग) के हटाए जाने को प्रस्तावित करने के बाद तैयार किया गया है। तथापि, कृपया उन प्रचालनों के लिए, जो दरमान के तहत देय किसी अन्य प्रभार में समाहित नहीं होते, पत्तन द्वारा प्रदत्त सेवाओं के ब्यौरे के साथ, रु. 20/-, रु. 25/- और रु. 30/- प्रति मीटरिक टन की दरों पर पहुंचने के आधार का औचित्य, अपेक्षित संगणना विवरण के साथ, सिद्ध कीजिए। प्रहस्तित कार्गो की जिन्सवार बुलाई मात्रा और इस गतिविधि के अन्तर्गत पिछले तीन वर्षों में उत्पन्न आय और अगले तीन वर्षों के लिए प्रदर्शित आय का विवरण प्रस्तुत किया जाए। यह स्पष्ट नहीं है कि पत्तन किससे प्रभार वसूलने का प्रस्ताव करता है। यदि उसका इरादा यह प्रभार पोत एजेन्टों से वसूलने का है तो कृपया स्पष्ट करे कि ये दरें इस खंड के तहत क्यों दिखाई गई हैं।</p>	<p>प्रस्ताव के अनुसार पोत जितना समय लंगरगाह में रहेंगे उतने समय के लिए लंगरगाह प्रभार का भुगतान करेंगे। पोत से उतारा गया कार्गो, पोतघाट प्रभार के बराबर किन्तु रियायती दर पर, कार्गो के प्रति टन पर प्रभार का भुगतान करेगा। लंगरगाह पर उतारे गए कार्गो और एमबीपीटी में लाए गए कार्गो के मामले में सामान्य पोतघाट प्रभार लगाए जाएंगे। निर्धारित दरें अर्थात् रु. 20/-, रु. 25/- और रु. 30/- प्रति मी.ट. धारा पर उतारे गए, किन्तु एमबीपीटी न लाए गए कार्गो पर लागू होगा। रु. 20/-, रु. 25/- और रु. 30/- प्रति मी.ट. की ये दरें, बर्थों में उतारे गए कार्गो की तुलना में लंगरगाहों पर उतारे जाने वाले कार्गो की प्रबलता को देखकर, अन्तर्निहित रियायत के साथ परिगणित की गई हैं। ये कार्गो संबंधी प्रभार हैं।</p>
	<p>(vi) इस समय, किसी पोत के एक दरवाजे से उतारे गए और दूसरे दरवाजे में पुनः चढ़ाए गए कार्गो पर कोई पोतघाट भाड़ा नहीं लगाया जाता है। नोट (4) में ऐसे मामलों में पूरा-पूरा पोतघाट प्रभार लगाए जाने का प्रस्ताव किया गया है। इसके साथ ही, वर्तमान धारा में प्रावधान को हटा दिया गया है। कृपया इन परिवर्तनों के लिए कारण बताइए।</p>	<p>जब पोत कार्गो को एक दरवाजे से उतारकर दूसरे दरवाजे में चढ़ाते हैं तो बर्थ की उत्पादकता का नुकसान होता है। ऐसे पोतों द्वारा बर्थों पर अधिक समय तक ठहरने की संभावना बनी रहती है। प्रस्ताव उत्पादकता हानि की भरपाई के लिए और इस तथ्य पर विचार करते हुए है कि प्रचालन, कार्गो उतराई और पुनः पोतान्तरण के लिए बर्थ पर ही होता है। इससे बर्थों पर गैर-उत्पादक प्रचालनों को हतोत्साहित करने में भी सहायता मिलेगी।</p>
	<p>(vii) रु. 575/- प्रति पैकेज की वर्तमान दर 25% बढ़ा दी गई है और नोट (5) में विदेशगामी कार्गो के लिए रु. 719/- प्रति पैकेज और तटीय कार्गो के लिए रु. 431/- प्रति पैकेज की नई दरें निर्धारित कर दी गई हैं। कृपया प्रस्तावित प्रभार परिगणित करने के लिए विचार किए गए</p>	<p>दरें, खतरनाक कार्गो पर लागू प्राधिकरण के मार्गदर्शियों के अनुसार निर्धारित किए गए हैं।</p>

	लागत अवयवों के साथ विस्तृत परिगणना प्रस्तुत करें।	
	(viii) वह आधार जिस पर रू. 135/- और रू. 55/- प्रति टन की दरों का, पोतान्तरण कार्गो के लिए नोट (6) (ख) पर उल्लेख किया गया है। उसे लागत अवयवों के समर्थन के साथ गणनाओं (के ब्यौरे से) स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता है।	दरें खतरनाक कार्गो (सामानों) पर लागू प्राधिकरण के मार्गदर्शियों के अनुसार निर्धारित की गई हैं।
	(xi) संशोधित दरमान के मसौदे में, प्रचलित नोट 11 और 12 हटाने (नशामिल करने) के कारण स्पष्ट किए जाएं।	प्रचलित (वर्तमान) नोट सं. 11 को निकाल दिया गया है क्योंकि यह (नोट) सीमाशुल्क अधिनियम 1962 की धारा 49 के अंतर्गत सीमाशुल्क अधिसूचित वेयर हाऊसों में भेजे जाने वाले सामान की निकासी से संबंधित है और चूंकि पत्तन के पास कोई बंधित वेयर हाऊस नहीं है, यह प्रावधान निरर्थक है। प्रचलित नोट सं. 12, जो मोटर गाड़ियों के निर्यात के लिए न्यूनतम सुविधाओं से संबंधित है, कायम रखा जा सकता है।
	(x) कृपया पुष्टि करें कि क्या प्रस्तावित पोतघाट प्रभार संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 4.22 के प्रावधानों के अनुसार कार्गो के प्रहस्तन और भंडारण के समय प्रहस्तन और अपेक्षित विशेष सावधानी की लागत पर आधारित हैं।	इस बात की पुष्टि की जाती है कि प्रस्तावित पोतघाट प्रभार संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 4.22 के प्रावधानों के अनुसार कार्गो के प्रहस्तन और भंडारण के समय प्रहस्तन और अपेक्षित विशेष सावधानी की लागत पर आधारित हैं। यह पहले ही बताया जा चुका है कि मूल्याधारित दरों को इस संशोधन में गायब नहीं किया जा सकता। इसके लिए आगामी संशोधन में प्रयास किया जाएगा।
	(xi) इस समय बंकरस के लिए कोई भी प्रभार प्रभार्य नहीं है। लागू सामान्य पोतघाट भाड़े का 50% बंकरों के लिए लगाए जाने का प्रस्ताव किया गया है। कृपया लागत अवयवों के साथ प्रस्ताव का औचित्य सिद्ध करें।	पत्तन की बुनियादी संरचनाओं, साइको, पोतघाट इत्यादि का उपयोग करते हुए बंकर प्रदान किए जाते हैं। बंकरों की आपूर्ति का विनियमन करना भी आवश्यक है। यही इस प्रस्ताव का प्रयोजन है।
2.	<b>विलम्ब शुल्क:</b> (i) प्रस्तुत विवरणी के अनुसार, अनिकासित (अनक्लीयर्ड) वेयर हाऊस गतिविधि हमेशा अधिशेष ही दिखाती है। इसकी दरों में वृद्धि करने का औचित्य बताया जाए।	विलम्ब शुल्क वह प्रभार है जो पत्तन के भीतर कार्गो को जमा होते जाने से जिससे रोकने हेतु कार्गो की उत्पादकता और आवाजाही पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है। इस रूप में इस गतिविधि के अधिशेष रहने की आशा रहती है। यदि व्यापार कार्यक्षम है तो हो सकता है इस गतिविधि से कोई कमाई ही न हो। चूंकि यह प्रभार एक रुकावटी उपाय है, अधिशेष और घाटे का निर्धारण इसके लिए मापदंड नहीं हो सकता है।
	(ii) विभिन्न जिन्सों के लिए इस समय प्रचलित एक ही दर के स्थान विभिन्न जिन्सों के लिए विभिन्न दर प्रस्तावित किए गए हैं। जिस आधार पर ये दरें आकलित की गई हैं, कृपया, जिन आधारों पर इन दरों का निर्धारण किया गया है, उन्हें स्पष्ट किया जाए। इसके साथ ही पिछले तीन वर्षों में प्राप्त विलम्ब शुल्क और अगले तीन वर्षों में (इस मद में) अपेक्षित प्राप्ति दर्शाने वाली प्रभाव विश्लेषण विवरणी प्रस्तुत की जाए।	जिन्सवार दरें, पोतघाट प्रभार मामले के समान कार्गो की प्रबलता के अनुसार प्रस्तावित की गई है।
	(iii) नोट 4 निर्यात की मात्रा को प्रोत्साहित करने के लिए कुछ विशिष्ट क्षेत्रों में अधिकतम 30 दिन की निःशुल्क अवधि प्रदान करता है। कृपया इस बात की पुष्टि करें कि	इसके प्रावधान कुछ विशिष्ट क्षेत्रों में विशिष्ट कार्गो के लिए निर्यात कार्गो की मात्रा बढ़ाने के लिए प्रयोज्य हैं और इस लिए, सभी जिन्सों के लिए प्रयोज्य नहीं हैं। इस

	यह, निर्यात की मात्रा पर विचार किए बिना, सभी जिन्सों और सभी शिपर्स पर लागू होगा। कृपया यह भी स्पष्ट करें कि इस बारे में समय-समय में जोड़े गए क्षेत्रों को सभी शिपर्स को कैसे बताया जाएगा।	विषय में शिपर्स, उनकी एसोसिएशनों, पोत-एजेन्टों, क्लीयरिंग एजेन्टों इत्यादि को परिपत्र जारी करके सूचित किया जाता है। जैसाकि अपेक्षित है, इसे समय-समय पर सार्वजनिक किया जाएगा।
	(iv) दरमान में एक ऐसी धारा डाली जाए जो यह बताए कि जब पत्तन उपयोगकर्ता के अनुरोध पर कार्गो/कंटेनर की सुपुर्दगी देने में/ को पोतान्तरित करने की स्थिति में न हो, उतने समयावधि के लिए आयात और निर्यात दोनों पर विलम्ब शुल्क प्रोद्भूत नहीं होगा।	मामले के गुण-दोष के आधार पर पत्तन विलम्ब-शुल्क रफा-दफा करने पर विचार अवश्य करता है। इसलिए, दरमान में एक सामान्य प्रावधान शामिल करना स्वीकार नहीं है।
3.	<b>लाइसेंस (भंडारण) शुल्क और वेयर हाऊस प्रभार:</b> (i) उप-खंड (क) (I) में प्रस्तावित दरें इस प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/28/2005-एमबीपीटी दिनांक 30 अगस्त 2005 के अन्तर्गत स्वीकृत दरों में से ही हैं। एमबीपीटी ने जब प्रस्ताव को आगे बढ़ाया था तब प्रस्तावित दरों के लिए लागत संबंधी कोई औचित्य नहीं दिया गया था। तथापि, एमबीपीटी ने अनुमान लगाया था कि 60% आधिपत्य स्तर पर आर्या ऑफशोर सर्विसिज प्राइ.लि. के साथ व्यवस्था से उसे 2.33 करोड़ रुपये प्रतिवर्ष की आय होगी। संयुक्त बैठक में, एमबीपीटी ने यह वचन दिया था कि सामान्य संशोधन के समय पूर्ण लागत ब्योरा प्रस्तुत किया जाएगा और इसलिए, प्राधिकरण ने वहीं पैरा 8(iv) के माध्यम से एक अन्तरिम उपाय के रूप में दरों को स्वीकृति प्रदान कर दी। इस सेवा से आज तक उत्पन्न हुई आय और उस पर लागत ब्योरे प्रदान किए जाएं। वहीं पैरा 8(vi) (क) में एमबीपीटी को परामर्श दिया गया था कि वह परिवहन की लागत और आनुषंगिक लागतों पर विचार करते हुए भिन्न-भिन्न स्थानों के लिए विभेदीय (अलग-अलग) दरों के सुझाव को ध्यान में रखे। एमबीपीटी को यह भी सुझाव दिया गया था कि वह, वहीं पैरा 8(vi) (ख) के द्वारा, अपने दरमान के सामान्य संशोधन के समय, समय की अधिकतम कार्यकाल के भीतर, समय की विभिन्न अवधियों के लिए चढ़ते/उतरते दरमान पर भी विचार करे। एमबीपीटी से अनुरोध है कि वह सभी सुझावों पर विचार करने के बाद लागत आधारित दर प्रस्तुत करे।	ऑफशोर आपूर्ति पोत और तटीय कार्गो को सेवा प्रदान करना कार्गो प्रहस्तन और भंडारण गतिविधि का अंग है। इस भाग के लिए पत्तन कोई अलग लागत विवरणी नहीं रखता है। भंडारण प्रभारों को टीएएमपी ने स्वीकृति प्रदान की है और उन्हीं को, दरों में से कोई बढ़ोतरी किए बिना, व्यापक संशोधन में शामिल किया गया है। वास्तव में टीएएमपी द्वारा अनुमोदित दर, एक ओर, अन्यथा लागू की जाने वाली दर अर्थात् पारगमन प्रभार + निःशुल्क अवधि + विलम्ब शुल्क और दूसरी ओर दीर्घकालिक भंडारण प्रभारों के बीच थी। इसलिए, प्रस्ताव न्यायोचित है, तथापि एक अलग लागत विवरणी प्रस्तुत नहीं की जा सकती।
	(ii) वह आधार, जिस पर उप खंड (I), (II) और (III) में दरें प्रस्तावित की गई हैं, स्पष्ट किया जाए। दरों में प्रस्तावित वृद्धि कथित 25% नहीं है। कृपया औचित्य बताएं।	निःशुल्क भंडारण दिवसों की संख्या बढ़ाकर विलम्ब शुल्क की दर को सरल और मानकीकृत बनाया गया है। प्रस्ताव में, विस्तारित निःशुल्क अवधि के लिए दरों में वृद्धि सामान्य 25% वृद्धि की तुलना में 60% आती है। निवेदन है कि विलम्ब शुल्क का प्रभाव प्रस्ताव में प्रदत्त 25% से अधिक नहीं बढ़ पाता।
	(iii) (क) उप-खंड (क) (IV) और (V) नए प्रावधान मालूम पड़ते हैं। 11 माह से आगे की अवधि के लिए प्रभारित की जाने वाली दर बताई नहीं गई है। दर में प्रस्तावित वृद्धि, कथित 25% नहीं है। कृपया स्पष्ट करें।	गतिविधियों में विस्तार और कूज यातायात में वृद्धि के कारण यह आवश्यक हो गया है कि 'लीव एंड लाइसेंस' के लिए दरमान में विशिष्ट दर लाए जाने की आवश्यकता है। इसलिए, नई दरें प्रस्तावित की गई हैं।
	(ख) उप खंड (क) (iv) और (क) (v) में रू. 360/- और	रू. 360/- की दर एमबीपीटी की मसौदा भूमि नीति के

	<p>रु. 20/- प्रति वर्ग मीटर की दरें प्रस्तावित करने का आधार स्पष्ट करें ।</p>	<p>आधार पर, नो स्टैम्प ड्यूटी रैंडी रैक्नर में एक विशेष वर्ष के लिए राज्य सरकार द्वारा प्रकाशित भूमि मूल्यों पर 6% की प्रति लाभ की दर निर्धारित करती है, तय की गई है । रु. 20/- की दर, खुले क्षेत्रों के लिए प्रचालित दर के आधार पर तय की गई है ।</p>
	<p>(iv) उपखंड (क) (v) में उल्लेख किया गया है कि यातायात प्रबंधक वेयर हाउसिंग की अनुमति देगा । यह उचित होगा कि सामान्य रूप से व्यक्तिगत अधिकारियों के बजाए एमबीपीटी अधिकारियों या उसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों को विनिर्दिष्ट किया जाए । व्यक्तिगत कर्मचारियों को शक्तियों का आन्तरिक प्रत्यायोजन एमबीपीटी के स्तर पर किया जा सकता है ।</p>	<p>सुझाव स्वीकार किया गया ।</p>
	<p>(v) वही उपखंड (ख) में लेवी की इकाई (यूनिट) प्रति वर्गमीटर, प्रति सप्ताह या उसका भाग है । कृपया विचार करके देखें कि क्या लेवी की इकाई प्रति वर्ग मीटर प्रतिदिन या उसका भाग में बदली जा सकती है ।</p>	<p>प्रस्ताव व्यवस्थित है, क्योंकि आबंटन दैनिक आधार पर नहीं किया जा सकता ।</p>
<p>4.</p>	<p><b>सम्बन्धित बर्थ किराया प्रभार:</b> (i) कृपया समान सेवाओं / सुविधाओं वाली बर्थों के समूह के लिए, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 8.5.1 के अनुसार सेवाओं / सुविधाओं के अप्रदत्त प्रमुख अवयवों के लिए रियायतों के साथ, अलग दरें प्रस्तावित करें ।</p>	<p>समान सेवाओं / सुविधाओं वाली बर्थों के समूह के लिए अलग दरें प्रस्तावित करने के बारे में निवेदन है कि कुछेक बर्थों को छोड़कर, शेष सभी बर्थों / पीयरों पर प्रदान की जाने वाली सेवाएँ समान हैं । अपवाद केवल क्रेनों की क्षमता और ढके हुए शेडों के बारे में है । 2002 के टीआर सं. 143 के अन्तर्गत बर्थ किराया प्रभार प्रस्तावित करते समय बोर्ड द्वारा यह समझा गया था कि यदि मिन्न-मिन्न बर्थों के लिए मिन्न-मिन्न दरें निर्धारित की जाएंगी तो पोत एजेंट केवल कम दरों वाली बर्थों के आबंटन के लिए इच्छा व्यक्त करेंगे और ऊँची दरें वाली बर्थें कम प्रयुक्त रह जाएंगी । इसके अलावा, अलग-अलग बर्थों के अनुसार बर्थ किराया निर्धारित करने से बिल तैयार करने के लिए, हो सकता है, कागजी औपचारिकताएँ और कुछ दूसरे काम भी बढ़ जाएँ, परिणामस्वरूप एक बर्थ से दूसरी बर्थ पर ले जाते समय बिल तैयार करने का कार्य झंझट वाला और पेचीदा हो सकता है । इस दृष्टि से, बर्थ किराया प्रभार, ढके हुए शेड की उपलब्धता के बावजूद समान होने चाहिए और प्रदत्त सुविधाएँ और सेवाओं के आधार पर उनमें भेद नहीं किया जायेगा । मुंबई पत्तन न्यास में सभी बर्थ बहुउद्देशीय बर्थों के रूप में काम कर रहे हैं । बर्थों का आबंटन (ड्राफ्ट), पर्याप्त क्वे-सम्बाई की उपलब्धता, चौड़ाई इत्यादि विभिन्न अवयवों पर आधारित है । यही अवयव तय करते हैं कि किसी पोत को किस बर्थ पर लिया जाना है, न कि किसी विशेष बर्थ पर उपलब्ध सुविधाएँ । इसके अलावा सेवाओं / सुविधाओं के प्रदान न किए गए प्रमुख अवयवों के लिए छूट रियायत के प्रावधान के बारे में निवेदन है कि बर्थ किराया सेवा घाटा दिखाती है । यहाँ तक कि प्रचालन व्यय भी वसूल नहीं हो पाता ।</p>

		है। क्रेन सहित / क्रेन रहित बर्थों के लिए अलग-अलग बर्थ किराया तय करना या क्रेन-रहित बर्थों के लिए किराए में कमी करना, घाटे की वजह से अपनाया नहीं जा सकता। क्रेन युक्त या क्रेन रहित बर्थों के लिए छूट देना या निम्नतर दर निर्धारित करना केवल तब ही व्यावहारिक है, जब वसूली की वर्तमान दर से बाकी लागत पूरी वसूल करने में पर्याप्त हो।
	(ii) संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 6.5.2 के अनुसार, सम्मिश्र बर्थ किराया प्रभार में आयात / निर्यात संबंधी प्रचालन प्रक्रिया में पोतघाट क्रेन (विशेष कार्य क्रेनों / प्रहस्तन प्रणालियों से इतर) के उपयोग के लिए प्रभार शामिल किया जाना यदि किसी अवसर पर कोई पोतघाट क्रेन उपलब्ध नहीं करवाई जा सकी तो ऐसे अवसर पर छूट प्रदान करने के प्रावधान के साथ जारी रहेगा। प्रशासनिक रिपोर्ट 2004-05 से यह देखा गया है कि कुछ बर्थों पर पोतघाट क्रेन हैं। इसलिए, कृपया संशोधित मार्गदर्शियों के अनुसार अलग दर प्रस्तावित करें।	कृपया ऊपर 4 (i) देखें।
	(iii) डालर में अंकित प्रभारों को उगाही के समय रूपयों में परिवर्तित करने के बारे में प्रावधान को मानक धारा (संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 2.19.1) के अनुरूप लाए जाने और उसे सामान्य शर्तों और निबंधनों में शामिल किए जाने की आवश्यकता है।	डालर में अंकित प्रशुल्क की वसूली से संबंधित मानक प्रावधान, मार्गदर्शी सं. 2.19.1 और 2.19.2 के अनुसार, सामान्य शर्तों और निबंधनों के अन्तर्गत पहले ही शामिल किया जा चुका है। फिर भी, 2.19.2 और 2.19.3 धारा 2 (iii) के शेष बचे भाग को भी शामिल किया जा सकता है।
	(iv) एक धारा, यह कहते हुए कि उस अवधि के लिए जिस अवधि में पोत, पत्तन के उपकरणों के खराब हो जाने के कारण या बिजली गुल हो जाने के कारण या किसी ऐसे कारण से जिसके लिए पत्तन को उत्तरदायी ठहराया जा सके, बर्थ में बेकार खड़ा रहता है, कोई बर्थ किराया नहीं लगाया जाएगा, शामिल की जाए।	ऐसे मामलों में, प्रकरण के गुण-दोषों पर निर्भर करते हुए प्रभार छोड़ने के लिए बोर्ड अपनी शक्तियों का उपयोग करता है।
5.	<b>स्टीवेडोरिंग प्रभार</b> (i) कृपया स्टीवेडोरिंग गतिविधि के लिए अलग लागत विवरणी प्रस्तुत की जाए।	स्टीवेडोरिंग गतिविधि के लिए लागत विवरणी पहले ही प्रस्तुत की जा चुकी है। फिर भी, संशोधित लागत विवरणी प्रस्तुत है।
	(ii) कृपया बताएं कि डाटम पिछली बार कब संशोधित किया गया था। कृपया इस विषय में संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.6.2 देखें।	विभिन्न जिन्सों के लिए वर्तमान डाटम दिनांक 25.1.1994 के निपटारा ज्ञापन की शर्तों के अनुसार तय किया गया है और यह 15.3.1994 से लागू हो गया है।
	(iii) कृपया प्रस्तावित 25% सामान्य वृद्धि का औचित्य बताइए।	स्टीवेडोरिंग प्रभार, तत्कालीन प्रचलित बाजार दरों के आधार पर 2002 में तय किए गए थे। दरों में संशोधन किया जाना है। 3 वर्ष की प्रशुल्क वैधता अवधि और सेवा के घाटे को ध्यान में रखते हुए दरों में 25% की वृद्धि की गई है।
	(iv) जिस आधार पर मद 1 के लिए दर सुनिश्चित की गई उसे प्रचलित अनुसूची में इन मदों के लिए दरों के संदर्भ से स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता है।	वह आधार, जिस पर इस्पात कार्गो के लिए दर सुनिश्चित की गई हैं, दर्शाने वाली विवरणी (प्रस्तुत है)।
	(v) वह आधार जिस पर नई मद 16-जिंक इन्गोट्स की	ब्यौरा प्रस्तुत है।

	दर निर्धारित की गई है, स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता है।	
	(iv) खंड IV (उपखंड (क) और (ख) के नीचे नोट (iii)) में उल्लेख किया गया है कि प्रस्तावित बॉक्स दरों में पोत पर स्टीवेडोरिंग के प्रभार भी शामिल है। इसलिए, कृपया पुनः विचार कर देखें कि क्या इस अनुसूची की मद 11 और 12 (पोत की क्रेन उपयोग करते हुए पोत पर स्टीवेडोरिंग और पत्तन की गंत्री क्रेन उपयोग करते हुए पोत पर स्टीवेडोरिंग) को कायम रखने की आवश्यकता है या नहीं। नोट (ii) को भी तदनुसार संशोधित करने या निकाल देने की आवश्यकता है क्योंकि खंड IV के अंतर्गत वैसा ही पैराग्राफ शामिल कर लिया गया है।	जब बॉक्स दर को तस करने के प्रस्ताव को अंतिम रूप दिया गया, मुंबई पत्तन के लिए बॉक्स दर जो जेएनपीटी की दर से ऊंचा परिगणित हो रहा था, उसे जेएनपीटी की दर के बराबर या उससे नीचे लाने के लिए घटाया गया। इस कमी के एक भाग के रूप में, पोत पर स्टीवेडोरिंग दर प्रति बॉक्स पोत की क्रेन का उपयोग करते हुए जो रु. 761.95 और पत्तन की गंत्री क्रेन का उपयोग करते हुए रु. 472.50 था, घटाकर क्रमशः रु. 609.53 और रु. 378.00 कर दिया गया है। तथापि, पोत पर के श्रमिकों का उपयोग करते हुए पोत की विभिन्न खाड़ियों के बीच कन्टेनरों के स्थलान्तरण जैसे अन्य प्रचालन भी सम्पन्न किए जाते हैं। इसलिए, पोतों की क्रेन और पत्तन की गंत्री का उपयोग करते हुए पोत पर स्टीवेडोरिंग से संबंधित मद सं. क्रमशः 12 और 13 पर प्रस्तावित दरों को कायम रखना आवश्यक है।
	(vi) वर्तमान में दो दरें; एक पत्तन द्वारा गियर की आपूर्ति के लिए एमबीपीटी की दर और दूसरी, पत्तन द्वारा गियर की आपूर्ति के लिए उच्चतर दर, प्रदान की गई हैं। दरमान के मसौदा में, पत्तन द्वारा गियर की आपूर्ति के लिए उच्चतम दर प्रदान की गई है। कृपया स्पष्ट करें।	गियर की आपूर्ति करने के लिए, खुली निविदाएं आमंत्रित करके एमबीपीटी निजी ठेकेदारों को लगाता है। निविदा में, गियर की आपूर्ति के लिए उच्चतम दरें दी जाती हैं, और निविदाकर्ताओं से अपनी दरें देने के लिए कहा जाता है। चूंकि प्रस्तावित दरें भिन्न-भिन्न हो सकती हैं, दरमान में केवल उच्चतम दरों का उल्लेख करने की ही आवश्यकता है।
	(viii) भारी मात्रा में खली के मामले में गियर की आपूर्ति के लिए उच्चतम दर 120% (बढ़ा दी गई) है।	आवश्यक सेवा की मात्रा को ध्यान में रखते हुए प्रस्ताव व्यवस्थित है।
	(ix) इस समय दरमान में, खाद्यान्न को एक अलग जिन्स के रूप में नहीं दिखाया गया है : खंड के नीचे नोट (iv) निर्धारित करता है कि खाद्यान्न और दालें चढ़ाने और भरने के काम के लिए मजदूरों की आपूर्ति के लिए प्रभार रु. 112.35 प्रतिटन होगा। प्रस्तावित दरमान में यह जिन्स दिखाई नहीं गई है और नोट (iv) निकाल दिया गया है। तथापि, यह मद प्रस्तावित दरमान के अंतर्गत तुलनात्मक विवरणी में दिखाई गई है और उनके लिए रु. 140.45/रु. 84.30 की दरें हैं। कृपया इनके भीतर उल्लेख की गई दरों के आधार समेत इसके पीछे का इरादा स्पष्ट करें।	इस मद को तुलनात्मक विवरणी में गलती से दिखा दिया गया है। पत्तन पोतघाट पर खाद्यान्न और दालें बोरियों में भरने के लिए श्रमिक प्रदान नहीं करता है। खाद्यान्न के लदान/बोरों में भरने हेतु श्रमिकों की आपूर्ति के लिए प्रभार लगाने वाला, वर्तमान दरमान के नोट (iv) में दिया गया प्रावधान निकाल दिया गया है। जैसाकि खाद्यान्नों का प्रहस्तन, सामान्य रूप से, बोरियों/बोरों के माध्यम से होता है, बोरीबंद कार्गो के लिए एक अलग दर मसौदा दरमान में पहले से ही निर्धारित की गई है।
	(x) नोट (ii) के माध्यम से, कन्टेनरों पर, पोत-एजेन्ट द्वारा किए गए रस्सी से बांधने/खोलने के कार्य के लिए रु. 30/- की छूट प्रदान करने का प्रस्ताव किया गया है। कृपया रस्सी से बांधने/खोलने के अवयव के बिना एक दर प्रस्तावित करें। एमबीपीटी यदि रस्सी बांधने/खोलने की सेवा प्रदान करता है तो पत्तन द्वारा अतिरिक्त रु. 30/- लिए जा सकते हैं।	सुझाव स्वीकार्य है।
	(xi) कृपया प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 4.3 के अनुसार तटीय कार्गो के लिए रियायती दरें प्रदान करें।	तटीय कार्गो के लिए रियायती दरें प्रदान की गई हैं।

	(xii) युक्ति संगत और सरल बनाने के लिए स्टीवेडोरिंग प्रमारों और विभिन्न पोतघाट दरों के विलय की संभवनाओं का पता लगाइए।	स्टीवेडोरिंग गतिविधि पूर्ववर्ती बीडीएलबी कर्मचारियों द्वारा चलाई जाती है। जब तक पूर्ववर्ती बीडीएलबी को पूरी तरह से आत्मसात नहीं कर लिया जात तब तक पोतघाट प्रभार के साथ स्टीवेडोरिंग को आमेलित करना ठीक नहीं होगा। पोतघाट की सभी मदों पर स्टीवेडोरिंग नहीं की जाती है। इसलिए, प्रस्ताव व्यवस्थित है।
	(xiii) प्रकरण सं. टीएएमपी/89/2002-एमबीपीटी में प्राधिकरण ने 10 सितंबर 2003 को एमबीपीटी द्वारा अधिग्रहित स्टीवेडोरिंग सेवाएं प्रदान करने के लिए दरें निर्धारित करने हेतु एक आदेश पारित किया था। तब एमबीपीटी ने सूचित किया था कि प्राधिकरण के दिनांक 12 जून 2001 के आदेश के अनुसार 26 जून 2001 से स्टीवेडोरिंग सेवाओं के लिए रु. 630/- प्रति पाली प्रति श्रमिक के साथ वास्तविकों पर आंशिक दरें वसूल की जा रही थी और पोत एजेन्टों/स्टीवेडोरों से जून 2001 से 31 अक्टूबर 2002 के बीच की अवधि में उगाही गई आंशिक दरों की शेषराशि, आंशिक दरों पर श्रमिक यूनियन के साथ विवाद सुलझा लेने के बाद संबद्ध पक्ष को लौटा दी जाएगी। कृपया सूचित करें कि श्रमिक यूनियन के साथ विवाद निबट गया है या नहीं और क्या शेषराशियां संबद्ध पक्षों को वापिस की गई है या नहीं और आनुषंगिक लागत विवरणी में प्रतिबिम्बित वर्तमान स्थिति क्या है।	श्रमिक यूनियन के साथ विवाद अभी तक सुलझा या नहीं जा सका है और वह अभी तक जारी है।
6.	<b>कार्गो कन्टेनरों, कन्टेनरों में भरे कार्गो और कन्टेनर उपकरणों पर प्रभार:</b> (i) एमबीपीटी में प्रहस्तित कन्टेनरों के लिए टीएएमपी के दिनांक 13 सितम्बर 2005 के आदेश द्वारा सम्मिश्र बॉक्स दरें अनुमोदित की गई थीं। ये (दरें) अब सम्मिश्र बॉक्स दर द्वारा समाहित अलग-अलग दरों के एकत्रीकरण पर आधारित है और 31.3.2006 तक वैध है क्योंकि परवर्ती वर्षों के लिए लागत अनुमान प्रस्तुत नहीं किए गए थे। कृपया, सेवाएं प्रदान करने की लागत और प्रत्याशित यातायात वृद्धि के संदर्भ से इन दरों को जारी रखने का औचित्य बताइये।	कन्टेनर प्रचालनों को गोदी में कार्गो प्रहस्तन और भंडारण गतिविधि के साथ वर्गीकृत किया गया है। कन्टेनरों के लिए कोई अलग लागत रिकार्ड्स नहीं रखे गए हैं क्योंकि मुंबई पत्तन न्यास प्रमुख रूप से, कोई कन्टेनर पोत नहीं है और यहाँ सुविधाएं सीमित है। कन्टेनर की कार्गो माल ढुलाई में गिरावट का रुख है जो 2008-09 तक जारी रहने की संभावना है अर्थात् ऑफ शोर कन्टेनर प्रचालन में आने तक जैसा कि वर्ष 2005-06 के दौरान देखा जा सकता है, पिछले वर्ष की तुलना में कन्टेनर माल-ढुलाई 25% कम था। यह प्रकृति जारी रहने की संभावना है। इस प्रकार, इस विषय में हम कोई आकलन करने में असमर्थ हैं।
	(ii) कृपया पुष्टि करें कि कन्टेनर प्रहस्तन के लिए मुंबई पत्तन की वर्तमान आरेखित क्षमता, जैसाकि पहले बताया गया है, 2.92 लाख टीईयू है।	मुंबई पत्तन की कन्टेनर बर्थों की आरेखित क्षमता, जैसाकि मंत्रालय द्वारा तय की गई है, 31.3.2006 को 3.5 लाख टन है जो 2.92 लाख टीईयू के बराबर है।
	(iii) कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए सम्मिश्र बॉक्स दर निर्धारित करने के लिए प्रस्ताव को आगे बढ़ाते हुए एमबीपीटी ने कहा था कि कन्टेनरों के लिए निःशुल्क दिवसों के लिए समुचित प्रावधान शामिल किए जाएंगे। दरमान के मसौदे में (कन्टेनरों के लिए) कोई निःशुल्क अवधि दिखाई नहीं देती कृपया प्रकाश डालें।	पोत के बोर्ड पर कन्टेनरों के लिए कोई निःशुल्क दिन समाहित नहीं किए गए हैं। ऐसे निःशुल्क दिन परिस्थिति पर निर्भर करते हुए प्रदान किए जाते हैं। इस प्रकार, हम निःशुल्क दिवसों पर कोई उच्चतम सीमा निर्धारित नहीं कर रहे हैं। वर्तमान प्रदान किए जाने वाले निःशुल्क दिवसों का विवरण प्रस्तुत है।
	(iv) उपखंड ड(1) पर अम. डॉलर \$ 6.5 (तटीय के लिए	रीफर प्लग प्वाइंट के लिए वर्तमान प्रावधान अम. डॉलर

	<p>रु. 282.90) की दर से रीफर प्लग प्वाइंट प्रभार निर्धारित करने का आधार बताया जाए। वर्तमान सशर्तता, "रीफर प्वाइंट प्रति पोत/प्रति प्वाइंट आधार पर आबंटित किए जाएंगे" को "रीफर प्वाइंट प्रति कंटेनर/प्रति प्वाइंट आधार पर आबंटित किए जाएंगे" के रूप में पुनः लिखा गया है। कृपया इस बात की पुष्टि करें कि यह पुनर्लेखन वास्तविक स्थिति को प्रतिबिंबित करने के लिए है।</p>	<p>3.8 प्रतिदिन या उसका भाग है। अम. डालर 6.5 की दर संशोधित मार्गदर्शियों के अनुसार 4-4 घंटे की ईकाई के यथानुपात परिगणित की गई है। रीफर प्वाइंट कंटेनर के लिए आबंटित किए जाते हैं, न कि पोत के लिए और इसीलिए अस्पष्टता को दूर कर दिया गया है।</p>
	<p>(v) कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए सम्मिश्र बॉक्स दर के निर्धारण हेतु प्रस्ताव में एमबीपीटी ने कहा था कि वह, ग्री-स्टेक एरिया से बडाला सीएफएस तक कंटेनरों के परिवहन के कार्य का अधिग्रहण करने के बाद भरने/खाली करने की दरों समेत एक बॉक्स दर निर्धारित करने पर विचार करेगा वर्तमान प्रस्ताव इस मुद्दे पर मौन है। कृपया, ग्री-स्टेक एरिया से सीएफएस तक परिवहन प्रचालन के पूरे कार्य को एमबीपीटी द्वारा अधिग्रहित करने में हुई अब तक की प्रगति से, यदि कोई हुई हो, अवगत कराएं।</p>	<p>निजी परिवहन प्रचालको (प्राइवेट ट्रांसपोर्ट आपरेटर्स) के कर्मचारियों की हड़ताल की वजह से कंटेनरों के कंटे. यार्ड से सीएफएस तक परिवहन के काम को अधिग्रहीत करने और व्युत्क्रम में की गतिविधि प्रास्थगित कर दी गई है। इसीलिए, भरने/खाली करने की दर शामिल करते हुए बॉक्स दर का प्रस्ताव नहीं लिया गया है।</p>
	<p>(vi) कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए सम्मिश्र बॉक्स दर निर्धारण हेतु प्रस्ताव को अंतिम रूप देते हुए मानसा ने यार्ड से सीएफएस तक कंटेनरों के परिवहन के लिए उच्चतम दरों की समीक्षा करने का मुद्दा उठाया था। इस प्राधिकरण ने एमबीपीटी को निदेश दिया था कि वह यार्ड से सीएफएस तक परिवहन हेतु वर्तमान उच्चतम दरों की समीक्षा करे और उपयोगकर्ता एसोसिएशनों से अपेक्षित सहायता लेकर तीन माह के भीतर उपयुक्त प्रस्ताव दाखिल करे। इस मामले में हुई प्रगति से कृपया सूचित किया जाए।</p>	<p>पत्तन यार्ड से सीएफएस तक कंटेनरों का परिवहन अधिग्रहीत करना चाहता था और तदनुसार निविदाएं भी आमंत्रित की गई थी। किन्तु कर्मचारी यूनियन द्वारा उठाए गए औद्योगिक विवाद के कारण किसी को निविदा नहीं दी जा सकी। अतएव, उपरोक्त गतिविधि के लिए उच्चतम दर की समीक्षा करने का कार्य सम्पन्न नहीं किया जा सका। पत्तन कंटे. यार्ड से सीएफएस तक कंटेनरों के परिवहन की गतिविधि अधिग्रहीत करने के लिए प्रतिबद्ध है।</p>
	<p>(vii) एमबीपीटी को सलाह दी गई थी कि सीधे-सीधे निर्यातकों और आयातकों से एमबीपीटी द्वारा सम्मिश्र प्रभारों की उगाही के बारे में बिन्दुवार प्रस्ताव लेकर आए। इस दिशा में हुई प्रगति से अवगत करवाया जाए।</p>	<p>कंटेनरों से संबंधित प्रभार सेवाएं प्रदान करने से पहले अग्रिम रूप से ले लिए जाते हैं। अतएव, आयातकों/निर्यातकों से बॉक्स दर की उगाही करना तकनीकी रूप से संभव नहीं होगा क्योंकि वे प्रचालन की पूर्णता के बाद सामने आते हैं। चूंकि सेवाएं, प्रमुख रूप से प्रभार कार्गो-मालिकों से नहीं वसूले जा सकते। तीसरे, जहां आयातक/निर्यातक सामने आते ही नहीं, वहां उनसे प्रभार वसूलने संभव नहीं होगा जिसके कारण पत्तन के सांविधिक प्रभारों की उगाही देर से होगी या नहीं भी हो।</p>
	<p>(viii) नोट (ix) कहता है कि टॉपलिफ्ट ट्रकों/ट्रांसटेनर्स/रीच स्टैकर्स द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों के लिए प्रभार अलग से लगाए जाएंगे। कृपया पुनर्विचार करें कि कहीं ये नोट, सम्मिश्र बॉक्स दर में समाहित घटक सेवाओं को विनिष्ट करने वाले नोट (iii) के संबंध में असंगत तो नहीं है।</p>	<p>कंटेनर यार्ड से सीएफएस तक कंटेनरों के परिवहन की सारी कवायद निजी परिवहकों द्वारा सम्पन्न की जाती है और सीएफएस में सभी संबद्ध हलचल भी उन्हीं के द्वारा सम्पन्न की जाती है। यदि उनके उपकरणों-उपस्करों में कोई खराबी आ जाती है तो पत्तन के टॉप लिफ्ट ट्रक/रीच स्टैकर्स उन्हें उपलब्ध करवाने पड़े। इसके अलावा पत्तन को, फैक्टरी स्ट्रिड्स कंटेनर चढ़ाने के लिए, फैक्टरी द्वारा भरे गए कंटेनरों को उतारवाने के लिए और डीवीएस इत्यादि में कंटेनरों को भूमि पर रखने के लिए, हो सकता है, ये आयातकों/निर्यातकों को उपलब्ध</p>

		करवाना पड़े। कंटेनर प्रहस्तन के लिए सम्मिश्र बॉक्स दर के निर्धारण हेतु प्रस्ताव को अंतिम रूप देते हुए पत्तन ने स्पष्ट किया था और इस बात की पुष्टि की थी कि पत्तन में प्रहस्तित सभी कंटेनरों को ट्रांसटेनर और टॉपलिफ्ट ट्रकों की सहायता की आवश्यकता नहीं होती और इसलिए निर्धारित सम्मिश्र बॉक्स दर में इन कंटेनरों के लिए प्रभार समाहित नहीं किए गए हैं।
	(ix) उप-खंड ग (1) - इस उपखंड के अंतर्गत कंटेनर प्रहस्तन उपकरणों के लिए प्रभार निर्धारित किए गए हैं। जैसाकि कंटेनर प्रचालनों के लिए सम्मिश्र बॉक्स दर निर्धारित की गई है, इस उपखंड की आवश्यकता स्पष्ट की जाए।	उपखंड ग(1) में निर्धारित दर, बॉक्स दर में नहीं आई सेवाओं के लिए, जैसे, कंटेनर पोत सहित पोत पर गंत्री क्रेन से ब्रेक बल्क कार्गो का प्रहस्तन, की आवश्यकता पड़ेगी।
	(x) उपखंड ग(2) - कंटेनरों के पोत पर स्थलान्तरण के लिए सम्मिश्र बॉक्स दरों की गणना का आधार स्पष्ट किया जाए।	पोत पर कंटेनरों के स्थलान्तरण के लिए दर की गणना के लिए स्टीवेडोरिंग प्रभारों और उपकरण प्रभारों पर विचार किया गया है, जैसे, गंत्री क्रेन द्वारा स्थलान्तरित कंटेनरों (के मामले में) 20 फीट की लंबाई तक वाले कंटेनर के लिए अम. डॉलर 19 उपकरणों के लिए रु. 378/- स्टीवेडोरिंग प्रभारों के लिए होंगे। विनिमय दर अम. डॉलर \$ 1=रु. 46/- पर धिवार करते हुए 20 फीट से अधिक लंबाई वाले कंटेनरों के लिए यह राशि रु. 1252/- है। पोत की क्रेन द्वारा पोत पर कंटेनरों के स्थलान्तरण के लिए रु. 610/- का स्टीवेडोरिंग प्रभार लिया जाएगा।
	(xi) उपखंड ग (4) : पोत की बगल से कंटेनर यार्ड या व्युत्क्रम में कंटेनरों के प्रहस्तन/को हटाने के लिए आदेश सं. टीएएमपी/20/2004-एमबीपीटी दिनांक : 10 अगस्त 2004 और आदेश सं. टीएएमपी/14/2005-एमबीपीटी दिनांक 25 अप्रैल 2005 के अंतर्गत स्वीकृत उच्चतम दरों के बारे में प्रावधान मसौदा दरमान में शामिल कर लिए गए हैं। कृपया विचार करें कि जब, वहीं उपखंडों (क) और (ख) के अंतर्गत नोट (iii) के द्वारा भी सेवा के इस अवयव को समाहित करने वाली सम्मिश्र बॉक्स दर निर्धारित कर दी गई है तो क्या इस प्रावधान की आवश्यकता है।	यह प्रावधान हटाया जा सकता है।
	(xii) उपखंड घ लाइसेंस (भंडारण) शुल्क : कृपया इस की पुष्टि करें कि, यदि कंटेनर 10 दिन के भीतर नहीं हटाए/पोतान्तरित किए जाते हैं तो (तालिका के नीचे (ग) पर वर्णित) दरों का दोगुना लाइसेंस (भंडारण) शुल्क (के रूप में) लगाने का प्रावधान केवल आईसीडी कंटेनरों के मामले में ही लागू हो सकेगा।	कथित प्रावधान विशेषकर, आईसीडी कंटेनरों के लिए ही है।
	(xiii) जब पोत की बगल से कंटेनर यार्ड तक परिवहन पत्तन द्वारा हाथ में ले लिया गया है तो कृपया विचार करें कि क्या संशोधित मसौदा दरमान के उपखंड घ के नीचे नोट (5) को कायम रखने की आवश्यकता है।	पत्तन ने कंटेनरों के पोत की बगल से कंटेनर यार्ड तक और व्युत्क्रम में ही परिवहन का अधिग्रहण किया है। इसलिए उपखंड घ के नीचे नोट (5) को कायम रखने की आवश्यकता है।
	(xiv) उपखंड घ के नीचे नोट (6) से (10) तक के अधीन, कंटेनरों पर लाइसेंस (भंडारण) प्रभार के अतिरिक्त कंटेनरों में भरे हुए कार्गो पर विलम्ब शुल्क लगाने के लिए	एमबीपीटी विभिन्न बर्थों और सीएफएस समेत विभिन्न सुविधाओं का उपयोग करते हुए कंटेनरों का प्रहस्तन करता है। प्रचालन विभिन्न एजेन्सियों द्वारा किए जाते

<p>प्रावधान तैयार किया गया है। प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 5.6.2 के अनुसार, कंटेनरों पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क के अलावा कंटेनर में भरे कार्गो पर विलम्ब शुल्क तब तक नहीं लगाना चाहिए जब तक ऐसा करने के लिए विशेष कारण (भूमि) मौजूद न हो। लाइसेंस (भंडारण) प्रभार के अतिरिक्त कंटेनरों में भरे कार्गो पर विलम्ब शुल्क लगाने के समर्थन में, एमबीपीटी में मौजूद विशेष परिस्थितियों/कारणों (भूमि) को विस्तार से बताइए।</p>	<p>हैं। बॉक्स दरें जेएनपीटी में प्रचलित दरों पर विचार करके निर्धारित की जाती हैं। तथापि, चूंकि पत्तन कंटेनरों से संबंधित सभी गतिविधियां प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप से स्वयं प्रचालित कर रहा है, प्रशुल्क की संरचना यातायात नियंत्रण को प्रभावित करने के लिए सुनिश्चित की गई है। यह प्रणाली, बीपीटी टर्मिनल आरंभ होने तक अनुमत की जाए। प्रशुल्क में कमी के मामले में, पत्तन को अन्य कार्गो से भारी परस्पर वित्त सहायता प्राप्त करवानी होगी जो अन्य कार्गो के लिए भी हतोत्साही हो सकता है। समग्र स्थिति का जायजा लेते हुए निवेदन है कि इस प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए वर्तमान योजना को जारी रहने दिया जाए।</p>
<p>(xv) उपखंड घ के नीचे नोट (9) प्रावधान करता है कि यदि कोई प्रेषित एफसीएल को निजी सीएफएस के माध्यम से क्लीयर करना चाहता है तो कंटेनर में भरे हुए कार्गो पर रु. 2400 प्रति टीईयू (टटीयू के लिए रु. 1440/-) समेकित प्रभार लगाया जाएगा, प्रकल्पित रूप से निर्धारित सम्मिश्र बॉक्स दर के अलावा, ऐसी लेवी की प्रकृति और प्रयोजन स्पष्ट किए जाएं।</p>	<p>ये प्रचलित प्रावधान हैं। इन प्रावधानों का प्रयोजन, पत्तन से कंटेनरों को शीघ्रातिशीघ्र ले जाने के लिए आयातकों को प्रोत्साहित करना है।</p>
<p>(xvi) नोट (11) : परित्यक्त कंटेनरों के बारे में नोट (11) (ii) के तहत एक सशर्तता डालने का प्रयोजन स्पष्ट नहीं है। प्रशुल्क निर्धारण के लिए मार्गदर्शियों की धारा 5.8.3 को, कुछ जोड़े-घटाए बिना कायम रखना आवश्यक है।</p>	<p>नोट(11) (ii) के तहत प्रावधान केवल परित्यक्त कंटेनरों के लिए ही नहीं है और उसे क्रमां. 12 पर एक अलग नोट के रूप में कायम रखना आवश्यक है। यह प्रावधान कंटे. यार्ड से सीएफएस तक कंटेनरों का त्वरित स्थलान्तरण सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक है ताकि प्रचालनीय क्षेत्रों में भीड़भाड़ कम हो सके।</p>
<p>(xvii) उपखंड छ - कंटेनर में भरे कार्गो पर प्रभार : धारा (1) और (3) में, कंटेनरों पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क लगाने के अतिरिक्त उनमें भरे कार्गो पर विलम्ब शुल्क वसूलने के लिए प्रावधान किया गया है। इस संबंध में, ऊपर 15 पर व्यक्त की गई प्रेक्षा देख ली जाए।</p>	<p>ऊपर (xiv) को दिया गया उत्तर देख लिया जाए।</p>
<p>(xviii) पत्तन को इस प्राधिकरण के दिनांक 13.9.2005 के आदेश द्वारा सलाह दी गई थी कि वह कंटेनर में भरे हुए कार्गो के लिए एकल पोतघाट पर प्रस्तावित करे। कृपया बताएं कि अभी तक इस दिशा में कोई कार्रवाई क्यों नहीं की गई है।</p>	<p>चूंकि ऑफशोर कंटेनर टर्मिनल प्रस्ताव शीघ्र ही आरंभ होने वाला है, वर्तमान योजना को जारी रहने दिया जाए। इसके अलावा कंटेनर माल-ढलाई में भी गिरावट है। इस प्रकार, वाणिज्यिक विचार विमर्श के इस मोड़/पड़ाव पर एकल पोतघाट भाड़े पर विचार नहीं किया गया है।</p>
<p>(xix) पोतान्तरण कंटेनरों में कार्गो पर समेकित प्रभारों की वसूली के लिए इस समय मौजूद प्रावधान प्रस्तावित दरमान में सम्मिलित नहीं किया गया है। इसके कारण स्पष्ट किए जाएं और इस बात की पुष्टि की जाए कि क्या ऐसे कार्गो पर कोई प्रभार देय नहीं होंगे।</p>	<p>एमबीपीटी को टीपी प्रभार जेएनपीटी के प्रभारों से अधिक थे। इसलिए, प्रचालन को मितव्ययी बनाने के लिए टीपी कंटेनरों पर समेकित कार्गो पोतघाट प्रभार (का प्रावधान) निकाल दिया गया है और घटायी हुई बॉक्स दर निर्धारित कर दी गई है।</p>
<p>(xx) प्रत्येक 20 दिन में प्रवेश की लिखित प्रविष्टि दोहराने का प्रावधान प्रचलित है (जो लिखित प्रविष्टि में समाहित अवधि में कंटेनर में भरे कार्गो पर विलंब शुल्क से छूट प्रदान करता है) कंटेनर यातायात में अत्यधिक कमी और कंटेनरों की हलचल के बेहतर प्रबंधन को ध्यान में रखते हुए, प्रवेश की लिखित प्रविष्टि दोहराने के बीच की अवधि</p>	<p>कंटेनर को उपलब्ध करवाने के लिए कंटेनर की खोज और संबद्ध कार्रवाई लिखित प्रविष्टि दर्ज करने के तुरंत बाद आरंभ हो जाती है और विलंब शुल्क से छूट कंटेनर सुपुर्दगी के लिए उपलब्ध करवाने के समय तक ही सीमित है। इसलिए, कालावधि को 20 दिन से घटाने का कोई अर्थ नहीं होगा।</p>

	को कम किया जा सकता है। पत्तन इस पहलू की जांच करे और अपने विचारों से अवगत करवाए।	
	(xxi) एमबीपीटी में कंटेनर यातायात में भारी कमी और जैसाकि, दावा किया जा रहा है, बेहतर प्रबंधन प्रणाली लागू कर देने को ध्यान में रखते हुए प्रवेश की लिखित सूचना दर्ज कराने और 'बिल ऑफ एन्ट्री' पर विशेष पृष्ठांकन प्राप्त करने के प्रावधान को जारी रखने की आवश्यकता की जांच की जाए।	उप-धारा (v) के प्रावधानों को कायम रखने की आवश्यकता है क्योंकि इस तरह की छूट के कारण कंटेनरों का भूमि पर न उतरना, उन्हें खाली करने के लिए श्रमिकों का उपलब्ध न होना इत्यादि हैं।
	(xxii) पत्तन उपयोगकर्ताओं द्वारा अपनी ही व्यवस्था से प्रचलित प्रचालनों के लिए रियायत के प्रावधान जो आदेश सं. टीएएमपी/20/2005-एमबीपीटी दिनांक 14 सितंबर 2005 के तहत शामिल किए गए थे, कोई कारण बताएं बिना मसौदा दरमान में शामिल नहीं किए गए हैं। कृपया स्पष्ट करें। यद्यपि लागू की गई एकीकृत प्रहस्तन प्रणाली के अंतर्गत पत्तन के उपकरणों का उपयोग अनिवार्य है, फिर भी, विभिन्न कारणों से पत्तन के उपकरण उपलब्ध न हो पाने की आकस्मिकता के लिए प्रावधान करने के लिए रियायत प्रदान करने वाले प्रावधान को शामिल किए जाने की आवश्यकता है।	कंटेनर क्यूजीसी युक्त या क्यूजीसी रहित दोनों प्रकार की विभिन्न बर्थों पर प्रहस्तित किए जाते हैं। फिर भी, उनकी दरें समान हैं। वास्तव में, समिश्र बॉक्स दर पर कोई रियायत नहीं दी जा सकी क्योंकि समान दरें निर्धारित की गई हैं। इसलिए कोई विसंगति नहीं है।
7.	<b>क्रेन प्रभार:</b> (i) जैटी छोर पर 60 टन अचल क्रेन और टाटा बीएच क्रेनों के लिए प्रभारों संबंधी वर्तमान प्रावधान मिलाए गए हैं क्योंकि ये क्रेनें निष्क्रिय कर दी/बंद दी गई हैं। इसलिए, धारा (3) में भारी लिफ्टों के बारे में प्रावधानों को कायम रखने की औचित्य स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता है, यदि उसे निकालना जरूरी नहीं है।	भारी लिफ्टों के बारे में प्रावधान को जारी रखने की आवश्यकता है क्योंकि यह प्रावधान भारी लिफ्टों की परिभाषा से और कुछ मामलों में प्रभारों से छूट प्रदान करने से संबंधित हैं।
	(ii) फोर्क लिफ्ट 16 टन के लिए प्रभार निर्धारित करने वाले आधार को स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता है, विशेष कर तब, जब 10-14 टन मोबाइल क्रेनों और 20 टन क्षमता वाली टावर टाइप क्रेनों की दरें अपेक्षाकृत कम हैं। कृपया यह भी जांच कर देखें कि प्रस्तावित ऊंची दर से नई फोर्क लिफ्ट क्रेनों के उपयोग पर प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा।	16 टन वाली फोर्क लिफ्टों के लिए प्रभारों की गणना वर्ष 2004-2005 में वास्तविक प्रचालन व्यय और 15% रोसे (ROCE) पर विचार करके ही की गई है। गणना का ब्यौरा प्रस्तुत है।
8.	<b>विविध प्रभार:</b> (i) श्रमिक प्रभार : प्रभारों में 500% की प्रस्तावित सीधी वृद्धि के कारण, लागत ब्यौरों के साथ स्पष्ट किए जाएं।	ये प्रभार 5.5.1988 से लागू किए गए थे और पिछले 18 वर्षों से इनमें संशोधन नहीं किया गया था (इसलिए) प्रस्तावित वृद्धि न्यायोचित है।
	(ii) आवेदन सह बिल की प्रति : प्रभारों में 300% की प्रस्तावित सीधी वृद्धि के कारण स्पष्ट किए जाएं	ये प्रभार 5.5.1988 से लागू किए गए थे और पिछले 18 वर्षों से संशोधित नहीं किए गए थे। प्रस्तावित वृद्धि, अतएव, न्यायोचित है।
	(iii) उपखंड ड : लॉरियों, मोबाइल क्रेनों इत्यादि को गोदी-क्षेत्र में दौड़ने की अनुमति देने हेतु प्रभारों में 100% से 6100% की परास में वृद्धि की गई है। इसके अतिरिक्त, डुप्लीकेट परमिटों के लिए प्रभार नए परमिटों के लिए प्रभारों से भी अधिक निर्धारित किए गए हैं। चूंकि वर्तमान प्रावधानों के अंतर्गत ये दर बहुत कम हैं, दरों में भारी वृद्धि	ये प्रभार पिछले 18 वर्षों से संशोधित नहीं किए गए हैं, इसलिए न्यायोचित हैं। पत्तन को किसी पार्किंग स्थल में बदला नहीं जा सकता।

	प्रस्तावित करने के कारणों को स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता है।	
	(iv) गोदियों में निर्यात कार्गो को प्राप्त करने के लिए और गोदियों से आयात कार्गो को खाली करवाने के लिए मोटर तारियों की सेवाएं प्रमुख आवश्यकताएं हैं। कृपया विचार करें कि क्या ऐसे ट्रकों को कोई प्रवेश शुल्क अदा करने की आवश्यकता है।	पत्तन में प्रवेश करने वाले ट्रकों को प्रवेश शुल्क का भुगतान करने की आवश्यकता है और पत्तन में उनके प्रवेश को वाहन परमिटों/गोदी प्रवेश परमिटों की जांच करके नियंत्रित किया जा सकता है।
	(v) रु. 10/- प्रति एस्कोर्ट का एस्कोर्ट्स शुल्क, जो इस समय लगाया जाता है, प्रस्तावित दरमान में से निकाल दिया गया है। कृपया स्पष्ट करें।	वसूल की जाने वाली राशि बहुत ही छोटी है और इस प्रभार की उगाही पर होने वाला प्रशासनिक व्यय वास्तविक उगाही से अधिक है। अतएव इसे निकाल दिया गया है।
	(vi) मांगे गए और प्रदान किए गए किन्तु पूर्ण रूपेण या समुचित रूप से इस्तेमाल न किए गए श्रमिकों के बारे में वर्तमान उप-खंड को प्रस्तावित दरमान में से निकाल दिया गया है। कृपया स्पष्ट करें।	वर्तमान उपखंड (1) खाली रखे गए श्रमिक दरों के लिए पोत एजेंटों से प्रभारों की वसूली से संबद्ध है। पत्तन द्वारा स्टीवर्डोरिंग अधिग्रहित कर लेने के कारण इस खंड को निकाला जा सकता है क्योंकि मेट पर या/ और पोत पर श्रमिकों को बेकार रखने के लिए पत्तन (उत्तरदायी है)।
	(vii) एक वास्तविक आगुन्तक द्वारा यात्री बर्थ को देय प्रभारों को 900% बढ़ा दिया गया है और यात्रियों द्वारा देय पोतारोहण/पोतावरण प्रभार 200% बढ़ा दिए गए हैं। कृपया औचित्य बताएं।	ये प्रभार आगुन्तकों के प्रवेश को हतोत्साहित करने के लिए बढ़ाए गए हैं।
	(viii) लाइसेंस शुदा एजेंसियों द्वारा जल-आपूर्ति हेतु एमबीपीटी सुविधाओं के उपयोग एक नई लेवी प्रस्तावित की गई है। लागत अवयवों से युक्त गणना ब्यौरे से इस नई लेवी का औचित्य बताइए।	यह, इस गतिविधि को नियामक संरचना के अंतर्गत लाने के लिए किया गया है। रु. 30/- प्रति 1000 लिटर की यह दर, सेवा प्रदान करने हेतु पत्तन की सुविधाओं का उपयोग करने के लिए है। चूंकि यह एक नई मद है, अलग लागत ब्यौरा नहीं बनाया जा सकता है।
9.	<b>शुष्क गोदी प्रभार (ड्राई डॉक चार्जेज):</b> (i) अनेक पायदान (स्टेब) विनिर्दिष्ट करने के कारण बताए जाएं। वर्तमान दरों की तुलना में प्रस्तावित दरों के राजस्व पर पड़ने वाले प्रभाव की विवरणी भी प्रस्तुत की जाए।	ड्राई डॉकिंग प्रभार की दरें संशोधित नहीं की गई हैं। वर्तमान दरों की ही केवल पायदान आधार पर गणना की गई हैं। इसलिए इस का राजस्व पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।
	(ii) उपखंड II (v) :- इस उपखंड में विनियमित अवधि के बाद ज्यादा रुकने के लिए दर के दोगुने के अनुसार किराया लगाने हेतु इस उपखंड में प्रावधान करने के कारण दिए जाएं, विशेषकर तब, जब श्रेणीबद्ध उच्चतर दरें पहले ही से निर्धारित की गई हैं। यह अधिकारी जो विनियमित अवधि सुनिश्चित करेगा और विनियमित अवधि तय करने के लिए अनुपालन किए जाने वाली कंसोटी का भी खुलासा किया जाना है। या तो इन कंसोटियों को प्रशुल्क में सम्मिलित किया जाए या अधिक रुकने के मामले में दोगुनी दर लगाने के प्रावधान को, मंजमाना मानते हुए हटा दिया जाए।	ड्राई डॉकिंग प्रभार की दरों को संशोधित नहीं किया गया है, इसलिए, इसका राजस्व पर कोई (प्रतिकूल) प्रभाव नहीं पड़ेगा।
	(iii) उपखंड I और II के अंतर्गत प्रस्तावित तटीय दरों की गणना का आधार स्पष्ट किया जाए।	ड्राई डॉकिंग प्रभार, हाल ही में 5.6.2005 से संशोधित किए गए थे। उस समय, 25% वृद्धि प्रस्तावित करते हुए पूर्व संशोधित विदेशगामी/तटीय दरों को, अलग-अलग, 25% बढ़ाया गया था। तथापि, तटीय पोतों के लिए ड्राई

		डॉकिंग प्रभारों को, टीएएमपी के मार्गदर्शियों के अनुसार, विदेश-गामी दरों के 60% पर निर्धारित करना होगा।
	(iv) नोट (6) में प्रावधान किया गया है कि जब दो या दो से अधिक पोत एक साथ गोदी में आते हैं तो प्रत्येक पोत द्वारा संभावित-रूप से किराया प्रभार अलग-अलग देय होंगे। यह प्रावधान एक ही ड्राई डॉक या स्थान के लिए दोहरी वसूली करवाता है। इसके कारणों को स्पष्ट किया जाए।	ड्राई डॉकिंग प्रभार जीआरटी पायदान आधार पर निर्धारित किए जाते हैं। इसलिए, जब दो या दो से अधिक पोतों को एक साथ गोदी में स्थान दिया जाता है तब उनमें से प्रत्येक पोत द्वारा उसके अपने जीआरटी के अनुसार प्रभारों का भुगतान किया जाता है। इस प्रकार यह दोहरी वसूली नहीं होती।
	(v) एमबीपीटी ने (आदेश सं. टीएएमपी/52/2004-एमबीपीटी दिनांक 3.5.2005) के पैरा 8 (vi) (क) के द्वारा बताया था कि "डॉकिंग और अनडॉकिंग" तथा "ड्राईडॉक किराया प्रभारों" के लिए कोई अलग ब्यौरा नहीं रखा गया है। कृपया बताएं कि क्या ये आय-ब्यौरे, अब, अलग से उपलब्ध हैं और यदि हां तो कृपया उन्हें प्रस्तुत करें।	आय-ब्यौरे अलग से उपलब्ध नहीं हैं और इस प्रकार प्रस्तुत नहीं किए जा सकते।
	(vi) एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी के अनुसार ड्राई डॉकिंग गतिविधि भरी घाटा दिखाती है। इस स्थिति को पलटने के लिए एमबीपीटी ने यदि कोई कदम उठाया हो/प्रस्तावित किया हो तो उसके बारे में बताया जाए। पत्तन की अन्य महत्वपूर्ण गतिविधियां ड्राईडॉकिंग गतिविधि का वित्तपोषण क्यों करें? पत्तन के स्वामित्व वाले क्राफ्टों और अन्य वाणिज्यिक पोतों की मद में घाटे को अलग-अलग किया जाए और अलग से प्रस्तुत किया जाए।	पत्तन सेवाओं में सुधार के लिए "काएसन गेट" का काम अपने हाथ में ले रहा है।
च.	<b>बंदर दरमान</b>	
1	एमबीपीटी द्वारा विभिन्न बंदरों में प्रदत्त सेवाओं का ब्यौरा, बंदरवार प्रस्तुत किया जाए।	विभिन्न बंदरों में एमबीपीटी द्वारा प्रदत्त सेवाओं का विवरण प्रस्तुत है।
2.	खंड। क - वार्षिक आधार पर लाइसेंस शुल्क, प्रचलित, मासिक शुल्क के आठ गुना की बजाए 10 गुना निर्धारित किया गया है। इस परिवर्तन के कारण स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता है।	आठ माह की अवधारणा, संभवतः वर्षों से मानसून के लिए गुंजाइश रखने के कारण आ गई होगी। 12 माह का लाइसेंस दस माह (के शुल्क में) न्यायोचित है।
3.	खंड। (क) के नीचे वर्तमान सशर्तता नोट (i) के तहत बदल दी गई है। कृपया उसका कारण स्पष्ट करें। कृपया रु. 3.75 प्रतिदिन प्रतिजीआरटी की प्रस्तावित दर को सिद्ध कीजिए।	सशर्तता में कोई परिवर्तन नहीं है। परिवर्तन स्पष्टता लाने के लिए अपेक्षित थे।
4.	एक नया उप-खंड (ग) लागू किया गया है। कृपया उसकी आवश्यकता विस्तार से बताइए और उसमें निर्धारित करने के लिए प्रस्तावित दरों को सिद्ध कीजिए।	सीमाशुल्क के अधिकार क्षेत्र से बाहर के कार्गो को सीमाशुल्क मुक्त अधिसूचित क्षेत्र में भंडारित करने की मांग आ रही है। चूंकि बंदर सीमा शुल्क मुक्त अधिसूचित क्षेत्र है, इस आवश्यकता का पूरा करने के लिए मसौदा दरमान के खंड (ii) (v) में प्रस्तावित प्रावधान को बंदर दरमान में भी सम्मिलित किया गया है।
5.	खंड-II - पेट्रोलियम उत्पादों, कोयले, खतरनाक और गैर-खतरनाक कार्गो पर पोतघाट भंडा/ विलम्ब शुल्क की दरें जिस आधार पर निर्धारित की गई हैं, उसे लागत विवरणियों की सहायता से स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता है। कृपया अगले तीन वर्षों में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की मदवार अनुमानित मात्रा और उससे	वर्तमान बंदर दरमान में पेट्रोलियम और पेट्रोलियम उत्पाद जैसी जिनसों के लिए इस समय कोई प्रावधान नहीं है। भारतीय नौसेना और मर्चेंट नेवी को बंकरों की आपूर्ति के लिए उपयोगकर्ता द्वारा भालेट बंदर में हाई-स्पीड डीजल का लदान किया जा रहा है। कुछ वर्ष पहले (तक) इनका लदान 'हे बंदर' में पाइप लाइनों के

	उत्पन्न होने वाली आय प्रस्तुत करें।	जरिए बाजों पर किया जाता था। तथापि, कुछ वर्ष पहले पाइप निष्क्रिय हो गए हैं। नौसेना और पेट्रोलियम कम्पनियों ने टैंकरों के जरिए बंकरिंग आपूर्ति करना और उन्हें मालेट बंदर पर लादना आरंभ किया। चूंकि बंदर दरमान में इस अतिमूल्यवान पेट्रोलियम पदार्थ के लिए कोई प्रावधान नहीं था, अतएव, इन जिन्सों के लिए, गैर-खतरनाक कार्गो के लिए निर्धारित दर के समान स्तर पर अर्थात् रु. 6/- प्रति मी.ट. की दर से पोतघाट शुल्क उगाह गया। चूंकि मालेट बंदर में ये पदार्थ भारी मात्रा में पोतों में लादा जा रहा है, यह महसूस किया गया है कि पेट्रोलियम पदार्थों को, विशेष रूप से, बंदर दरमान के अंतर्गत लाने की आवश्यकता है। मालेट बंदर में पेट्रोलियम पदार्थों का मासिक औसत लदान 16000 टन से 20,000 टन होता है। इसलिए बंदर दरमान के खंड 1 में यह नई मद शामिल की गई है।
6.	हे बंदर पर इस्पात पोत पर लादने/से उतारने के लिए प्रभार निर्धारित करते हुए एक नई धारा प्रस्तावित की गई है। रु. 100/- प्रति टन और रु. 50/- प्रति टन की प्रस्तावित दरों का, लागत व्यौरों के साथ औचित्य बताइए।	हे बंदर पर प्रहस्तित किए जा रहे कार्गो पर मसौदा दरमान के अनुसार पोतघाट शुल्क लगता है। वर्तमान बंदर दरमान में पोतघाट शुल्क आयात के लिए रु. 6/- प्रति मी.ट. है। जबकि वर्तमान मसौदा दरमान में पोतघाट शुल्क की दर आयात के लिए सीआईएफ का 0.54% और निर्यात के लिए एफओबी मूल्य का 12% है। गणना करने पर यह आयात के लिए रु. 155 प्रति मी.ट. और निर्यात के लिए रु. 28/- प्रति मी.ट. है। इसके अतिरिक्त पोत रु. 64/- प्रति टन की दर से, गोदियों में प्रहस्तित इस्पात कार्गो पर स्टीमडोरिंग प्रभार कमाएगा। इसलिए, कमाई जारी रखने के लिए पत्तन द्वारा निवेदित सुविधाओं के स्तर के आधार पर हे बंदर पर संशोधित पोतघाट शुल्क आयात के लिए रु. 120/- प्रति मी.ट. और निर्यात के लिए रु. 50/- प्रति मी.ट. है।
7.	विलम्ब शुल्क में वृद्धि प्रस्तावित करते समय लगता है कोई निःशुल्क अवधि प्रस्तावित नहीं की गई है। अतएव, इसका कारण बताया जाए। इस संबंध में, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों का संदर्भ लेना चाहिए।	पूर्व संशोधित दरमान में कोई निःशुल्क अवधि मौजूद नहीं थी। इसलिए कोई विसंगति नहीं है।
8.	दरमान में यह बताते हुए एक धारा शामिल की जाए कि जब पत्तन उपयोगकर्ता द्वारा मांगे जाने पर कार्गो/कंटेनर को सुपुर्दा/पोतान्तरित करने की स्थिति में नहीं होगा तो उतनी अवधि के लिए आयात और निर्यात कार्गो/कंटेनर पर विलम्ब शुल्क नहीं प्रोद्घात होगा।	बंदरों की व्यवहारिक प्रचालनीय स्थितियों के कारण यह स्वीकार्य नहीं है।
9.	खंड III विनियमित अवधि सुनिश्चित करने का मापदंड एक माह में 600 एलडीटी से बदल कर 800 एलडीटी कर दिया गया है। इस परिवर्तन के कारण बताए जाने की आवश्यकता है	जहाजों को विखंडित करने के लिए 1996 में एक धारा सम्मिलित की गई थी। एक माह की विनियमित अवधि इस विचार पर आधारित थी कि पश्चिमी तटों पर नए-नए विकसित किए गए पोत विखंडक यार्डों में 1000 जीआरटी प्रति माह प्रति पोत से अधिक उत्पादकता अर्जित की थी। तत्पश्चात, जून 2001 में जीआरटी आधारित दरें और विनियमित अवधि में तोड़े जाने के लिए निर्धारित मात्रा एलडीटी में परिवर्तित की गई थी।

		उस समय 1000 जीआरटी के विनियमित टनेज को प्रतिमाह 600 एलडीटी में बदला गया था। देखा गया है कि वर्ष 2004-05 में एमबीपीटी के यार्डों में लगभग 45 जलयान/पोत तोड़े गए थे। जलयानों/पोतों का कुल एलडीटी 84455.2 मी.ट. था। इस मात्रा को तोड़ने के लिए विनियमित अवधि 5022 दिन अनुमत की गई थी। पोतों को तोड़ने का यह कार्य विनियमित अवधि 5022 दिन की अपेक्षा 3017 दिन में ही पूरा हो गया था। इसके मद्देनजर, एक माह की विनियमित अवधि में तोड़ने के लिए निर्धारित मात्रा 800 एलडीटी तक बढ़ा दी गई क्योंकि एक दिन में जलयान का 28 मी.ट. भाग तोड़ा जाता है।
10.	इस खंड के अन्तर्गत नोट 6 में प्रस्तावित दर, कथित 25% से अधिक है।	दरें बहुत पहले संशोधित की गई थीं, इसलिए (प्रस्तावित दर) औचित्यपूर्ण है।
11.	आदेश सं. टीएएमपी/30/2004-एमबीपीटी दिनांक 10.08.2004 के अधीन अनुमोदित खंड III ख के तहत नोट (vi) को अग्रणीत मसौदा दरमान में जगह नहीं मिल पाई है। इसको निकालने के कारण बताये जाने की आवश्यकता है।	प्रस्ताव व्यवस्थित है।
उ	<b>एमओटी और पीर पारु के लिए दरमान:-</b> <b>1. खंड-1</b> (i) प्रस्तुत विवरणी के अनुसार पीओएल गतिविधि 2003-04 से अधिशेष दिखा रही है। दरों में वृद्धि का औचित्य प्रमाणित किया जाए। इसके अतिरिक्त, पोतघाट दरों में प्रस्तावित वृद्धि कथित 25% से अधिक है। इसके समर्थन में कोई कारण नहीं दिया गया है। कृपया बताएं।	रसायन और खाद्य तेल के सिवाय बाकी सभी वस्तुओं की दरें 25% तक बढ़ा दी गई हैं, समुचित वाणिज्यिक विचार-विमर्श के बाद विभेदीय वृद्धियां प्रस्तावित की गई हैं और खतरनाक कार्गो के लिए 25% की अतिरिक्त दर अनुमत की गई है। इसलिए प्रस्ताव व्यवस्थित है।
	(ii) कृपया मा.ते. टर्मि. और पीर पारु के आंकड़ों के लिए, प्रहस्तित कार्गो की मदद से, अलग आय और लागत ब्यौरे प्रस्तुत करें।	‘पीओएल’ के लिए अलग-अलग आय/लागत विवरणियां प्रस्तुत की गई हैं।
	(iii) एक यह धारा शामिल की जाए कि उस अवधि के लिए, जिसमें पत्तन के उपस्कर खराब हो जाने या बिजली चली जाने या किसी ऐसे कारण से जिसके लिए पत्तन को उत्तरदायी ठहराया जा सके कोई बर्थ किराया नहीं लगाया जाएगा।	सुझाई गई धारा स्वीकार्य नहीं है क्योंकि इससे उपयोगकर्ताओं के साथ असंख्य विवाद उत्पन्न हो सकते हैं। उपकरणों के न चलने वाले समय के अनेक कारण हो सकते हैं और अनेक बार इन कारणों के लिए पोत जिम्मेदार होते हैं।

<p><b>2. विविध प्रभार</b></p> <p>(i) पीर पाऊ मनीफोल्ड से तेल पाइपलाइनों के उपयोग के लिए प्रभार मसौदा दरमान में शामिल किए गए हैं। बताया गया है कि पत्तन ने 36 करोड़ रुपये का पूंजी व्यय किया था और प्रस्तावित प्रभार लगाने से 14.39 करोड़ रुपये प्रतिवर्ष का राजस्व उत्पन्न होगा। इसका अर्थ होगा 2 वर्ष और 6 माह में पूर्ण पूंजी लागत की वसूली होना। कृपया, प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित मार्गदर्शियों के अनुसार यथोचित दर प्रस्तावित करने वाली गणना का ब्यौरा प्रस्तुत करें।</p>	<p>(i) विचाराधीन पाइप लाइनों को लगभग 39 लाख रूपयों की पूंजी लागत से वर्ष 1968-72 में 20 वर्ष की जीवन प्रत्याशा में दोबारा बिछाया गया था। किन्तु एमबीपीटी द्वारा खर्च की गई पूंजी-लागत 36 करोड़ रुपये है जो 1968-72 (की पूंजी लागत से) 923% अधिक है। इसके अलावा, वर्ष 1991 तक इन पाइपलाइनों की पूंजी लागत को ही केवल इन पाइपलाइनों का लिखित मूल्य माना जाता था। इस को ध्यान में रखते हुए वर्तमान दर न्यायोचित है।</p>
<p>(ii) तेल उद्योग ने बताया है कि कच्चे तेल पर पोतघाट प्रभार पहले ही पोतघाट प्रभारों में विलीन कर दिए गए हैं। एमबीपीटी ने पुरानी लाइनों की जगह नई पाइप लाइनें लगा दी हैं और वह व्यापार-जगत को वही सेवाएं प्रदान करता आ रहा है जो वह व्यापार-जगत को इससे पहले प्रदान करता आ रहा था। कृपया स्पष्ट करें कि कैसे प्रस्तावित प्रभार उपयोगकर्ताओं से यह कहते हुए वसूले जा सकते हैं कि तटवर्ती (ऑनशोर) पाइपलाइनें मुख्य रूप से अन्तः रिफाइनरी अन्तरण और विपणन / भंडारण टर्मिनलों के लिए उपयोग में लाई जाती है।</p>	<p>(ii) पाइपलाइनों के उपयोग पर अलग प्रभारों के लिए उठाई गई आपत्ति के बारे में यह कहना है कि पाइपलाइनों के प्रतिस्थापन पर तेल उद्योग ने कोई पैसा व्यय नहीं किया और इसलिए अब वह बड़ा हुआ पोतघाट शुल्क लगाने पर ऐतराज नहीं कर सकता। इसके अतिरिक्त, एमबीपीटी एमओटी बर्थ जे1, जे2, जे3 इत्यादि के आधुनिकीकरण पर भी व्यय कर रहा है। ऑनशोर (तटवर्ती) पाइपलाइन ट्रांसफर प्रभार लगाया जाना, ग्राहकों के एक अलग समुच्चय के लिए तटवर्ती पाइप लाइन प्रणालियों के प्रतिस्थापन पर एमबीपीटी द्वारा किए गए व्यय के समक्ष है।</p>
<p>(iii) कृपया कोई ऐसा दस्तावेज प्रस्तुत करें जिसमें उपयोगकर्ताओं का विशिष्ट बयान हो जो कि कच्चे तेल और अन्य उत्पादों पर पोतघाट प्रभार के अतिरिक्त वे तटीय पाइपलाइनों के उपयोग के लिए प्रभार देने के लिए सहमत हो गए हैं।</p>	<p>(iii) 1991 में, पम्पिंग इत्यादि जैसी विविध सेवाओं के लिए प्रभारों को शामिल करके प्रभारों का पोतघाट प्रभार में विलय किया गया था। किन्तु, चूंकि वही पाइप लाइनें सतत मौजूद थीं, एमबीपीटी ने अलग से प्रभार लेने की प्रणाली को फिर से आरंभ नहीं किया। किन्तु अब एमबीपीटी ने 36 करोड़ रुपये का निवेश कर दिया है और वह स्थानान्तरण प्रभारों के जरिए उस (राशि को) वसूल करना चाहेगा। एमबीपीटी द्वारा किए गए नए पूंजी निवेश के साथ-साथ प्रतिलाभ की अपेक्षा करना न्याय संगत होगा। इसके अतिरिक्त इस सुविधा का उपयोग, कच्चा तेल प्रहस्तित करने वाले ग्राहकों से इतर ग्राहकों के भिन्न समुच्चय द्वारा किया जाएगा।</p>
<p>(iv) पत्तन लागत अवयवों को विस्तार से स्पष्ट करें।</p>	<p>(iv) प्रभारों की मात्रा और उन्हें लगाने की विधि के बारे में सिद्धांत वही रहता है अर्थात् लागत उपयोगकर्ताओं से वसूल की जाए। इस परियोजना को, संभावित उपयोगकर्ताओं से समुचित सलाह-मशविरा के बाद हाथ में लिया गया था। 30.3.2005 को जब दरों पर उपयोगकर्ताओं से सहमति मांगी गई तो उद्योग जगत से किसी भी सदस्य ने उसके विरोध में उत्तर नहीं दिया। लगभग 3 माह की अवधि तक इंतजार करने के बाद एमबीपीटी बोर्ड ने 26.6.2005 को स्थानान्तरण प्रभार तब तक कार्यान्वित करने का निर्णय लिया जब तक टीएएमपी उन्हें ठीक नहीं कर देता क्योंकि पत्तन को राजस्व का घाटा हो रहा था।</p>
<p>(v) लागत ब्यौरे ने गणना के प्रयोजन से 10068 घंटों पर</p>	<p>(v) तटवर्ती (ऑनशोर) पाइपलाइनों का प्रतिस्थापन तेल</p>

	विचार किया है। कृपया समझाइए कि यह संख्या कैसे प्राप्त हुई।	उद्योग के अनुरोध और प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रभार (वसूलने) हेतु उनके सुझाव/परस्पर सहमति पर किया गया है। यह कार्य हाथ में लेने से पहले एमबीपीटी ने तेल उद्योग से, एमबीपीटी बोर्ड में तेल उद्योग का प्रतिनिधित्व कर रहे तेल उद्योग के सदस्यों के माध्यम से परामर्श किया था। (उस समय यह निर्णय लिया गया था कि ये तटवर्ती पाइप लाइनें एमबीपीटी द्वारा डाली जाएंगी और इन पाइप लाइनों के उपयोग के लिए अलग स्थानान्तरण प्रभार लगाए जाएंगे।) इस प्रकार परियोजना को कार्यान्वित करने और उसको राजस्व के स्रोत के रूप में उपयोग करने के लिए एमबीपीटी के बोर्ड में न्यासी के रूप में उनके प्रतिनिधि द्वारा दी गई सहमति इस मामले में प्रासंगिक है। तटवर्ती पाइपलाइनों को प्रचालित करने की तिथि अर्थात् पिछले प्रभाव से स्थानान्तरण प्रभार लगाने के लिए एमबीपीटी का प्रस्ताव, एमबीपीटी द्वारा निवेश संबंधी निर्णय लेने के समय तेल उद्योग द्वारा दिए गए वचन के अनुरूप है।
	(vi) वह आवश्यकता भी स्पष्ट करें कि जब अन्य दरें प्रतिटन के अनुसार दी गई हैं तो एक दर प्रति घंटा क्यों निर्धारित की गई।	(vi) एमबीपीटी किसी भी प्रकार से निम्न (स्तरीय) पम्पिंग दर के लिए जिम्मेदार नहीं है क्योंकि ये नई पाइपलाइनें 1000 टन प्रति घंटा तक प्रहस्तन की क्षमता रखती हैं। इन सुविधाओं का प्रभावी उपयोग करना तेल उद्योग पर निर्भर करता है। इसलिए, समय के पैमाने से प्रभार लगाने का हमारा प्रस्ताव व्यवस्थित है मार्ग अनुमति शुल्क के अनुरूप, 5% प्रति वर्ष की दर से अन्तःयोजित वृद्धि के साथ दर प्रस्तावित की गई हैं।
	(vii) यह उल्लेख किया गया है कि दरों में 5% वार्षिक की वृद्धि की जा सकती है। कृपया इस वृद्धि की आवश्यकता का औचित्य बताइए क्योंकि निर्धारित की जाने वाली दरें 3 वर्ष तक के लिए वैध होंगी और दरें तय करते समय, संशोधित मार्गदर्शियों के अनुसार डब्ल्यूपीआई में उतार-चढ़ाव को महत्व दिया जाएगा।	(vii) पाइप लाइनों के उपयोग के लिए दर की गणना करते समय वर्ष 2004-05 में तटवर्ती पाइप लाइनों पर एमबीपीटी द्वारा किया गया कुल व्यय, नियोजित पूंजी पर 15% प्रति लाभ पर विचार किया गया है। वर्ष 2004-05 के लिए उपयोग किए गए कुल घंटों के आधार पर प्रति घंटा दर तय की गई थी।
	(viii) एक नोट यहां कहता है कि यदि भुगतान निर्धारित अवधि में चुकता नहीं किए जाते हैं या पेश किए गए बिल पर विवाद खड़ा किया गया है तो परवर्ती सेवाएं तब तक नहीं दी जाएंगी जब तक सभी लम्बित मुद्दे सुलझा नहीं लिए जाते। यह मुद्दा बिल से संबंधित है और यह प्राधिकरण ऐसी व्यवस्था में हस्तक्षेप नहीं करना चाहता है।	(viii) कच्चे तेल पीओएल पर पीतघाट प्रभार नए पीरपाऊ के निर्माण के लिए 1996 में और समुद्र के जल के नीचे की पाइपलाइनों की प्रतिस्थापना के कारण जुलाई 2001 में भी संशोधित की गई थीं। प्राधिकरण के मार्गदर्शियों के अनुसार एक बार तय किया गया प्रशुल्क तीन वर्ष तक लागू रहेगा। यह ध्यान में रखते हुए कि अगले तीन वर्षों तक सामान्य रूप से दरों में कोई वृद्धिकारी संशोधन नहीं होगा, इस प्रस्ताव में दरों में वृद्धि प्रस्तावित की गई है।
	<b>3. खंड-II पीओएल देयताएं</b> (i) प्रस्तुत की गई विवरणी के अनुसार पीओएल गतिविधि वर्ष 2003-04 से अधिशेष दिखाती है। दरों में वृद्धिकारी संशोधन का औचित्य बताया जाए। (ii) यह बताते हुए एक धारा शामिल की जाए कि उस अवधि के लिए कोई पीओएल देयताएं नहीं लगाई जाएंगी	दरें परस्पर वित्त-पोषण के साथ निर्धारित की गई हैं जिसे तुरंत नहीं निर्मूल किया जा सकता। पिछले संशोधन 2001 में किया गया था। सुविधाओं का प्रबंधन पतन उपयोग कक्षाओं द्वारा किया जाता है। इसलिए यह सुझाव स्वीकार्य नहीं है।

	जिस अवधि में पत्तन के उपकरणों के खराब हो जाने के कारण या बिजली गुल हो जाने के कारण या किसी ऐसे कारण से जिसके लिए पत्तन को जिम्मेवार ठहराया जा सके, पोत पत्तन में खाली खड़ा रहता है।	
	<b>4. खंड-III जल आपूर्ति के लिए प्रभार:</b> (i) ताजे जल की आपूर्ति के लिए प्रभार कथित 25% ये भी अधिक बढ़ा दिए गए हैं। इस अत्यधिक वृद्धि के लिए कारण दीजिए।	वर्तमान गोदी दरमान में विविध प्रभार (खंड VI) में ताजे जल की आपूर्ति के लिए प्रभार 9.11.1997 से 1000 लिटर के लिए रु. 120/- निर्धारित किए गए थे जिनमें अब 25% वृद्धि करने अर्थात् गोदी दरमान में उन्हें रु. 150/- प्रति एक हजार लिटर करने का प्रस्ताव है। यही प्रशुल्क मद दर मरीन आयल टर्मिनल और पीरपाऊ बर्थ में भी मौजूद है जिसे संशोधित किए जाने की आवश्यकता है। ताजे पानी की आपूर्ति के प्रभारों में समरूपता बनाए रखने के लिए उसी को 1000 लिटर के लिए रु. 150/- निर्धारित किया गया है।
	(ii) दरमान ने केटामारन प्रचालन इत्यादि के लिए प्रभार लगाए : (क) ड, च, छ, झ और ज पर प्रस्तावित शर्तें प्रशुल्क संबंधी मुद्दे नहीं हैं किन्तु प्रचालनीय मुद्दों से संबंधित हैं। यह स्पष्ट नहीं है कि ऐसे शर्तें यह प्राधिकरण क्यों अनुमोदित करें।	(क) और (ख): प्रचालनों को विनियमित करने के लिए ये शर्तें हैं।
	(ख) प्रस्तावित शर्तें घ के संदर्भ से, अधिकतम किराया अनुमोदित करने के लिए उपसंरक्षक एमबीपीटी को (प्राप्त) सांविधिक शक्तियों पर प्रकाश डाला जाए।	(क) और (ख): ये शर्तें प्रचालनों को विनियमित करने के लिए हैं।
	<b>5.. दर में स्वतः वृद्धि:</b> प्रशुल्क निर्धारण हेतु संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 3.1.8 के अनुसार, एक बार निर्धारित किया गया प्रशुल्क 3 वर्ष तक लागू रहेगा। इस प्राधिकरण को संबोधित / पत्र सं. एफए/एसीसी/36/10200 दिनांक 31 अक्टूबर 2005 के पैरा 2 में, दूसरे और तीसरे वर्ष के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क में से प्रत्येक में 4% की स्वतः वृद्धि का अनुरोध है। संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 के अनुसार, यातायात का अनुमान पंचवर्षीय / वार्षिक योजना में अनुमानों और वर्तमान/अपेक्षित बढ़वार के अनुरूप किया जाना चाहिए और व्यय संबंधी अनुमान, भारत सरकार द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई की वर्तमान आवाजाही के संदर्भ से मूल्य उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप होनी चाहिए यह स्पष्ट नहीं है कि जब प्रशुल्क मार्गदर्शी पत्तन को डब्ल्यूपीआई की आवाजाही के अनुरूप व्यय अनुमानों पर विचार करने की अनुमति देता है तो फिर दूसरे और तीसरे वर्षों में से प्रत्येक के लिए 4% की स्वतः वृद्धि के लिए अनुरोध किया गया है।	प्रस्तावित संशोधन में 90 करोड़ रुपये प्रति वर्ष की वृद्धि समाहित है। प्रस्ताव वृद्धि की दर 15% नहीं मांग रहा है। इसलिए, 4% प्रतिवर्ष की वृद्धि अनुमत की जाए।
	<b>6. पूर्ववर्ती टीएएमपी आदेशों में की गई प्रेक्षाओं में से उठाने वाले बिन्दु :</b> (i) पोतघाट क्रेनों के कम उपयोग को देखते हुए पत्तन को, हाई फ्लीट शक्ति के अनुरक्षण की आवश्यकता की	पोतघाट क्रेनों के उपयोग में सुधार हो रहा है। पत्तन की प्रशुल्क वैधता अवधि में नई पोतघाट क्रेनें बढ़ाने की

समीक्षा करने के लिए, दिनांक : 9.1.2004 के आदेश के पैरा 8 के द्वारा, उन पर होने वाली लागत को कम करने के लिए कहा गया था। वर्ष 2004-05 की प्रशासनिक रिपोर्ट से पता चला कि (उनका) उपयोग अब भी कम ही होता है। एमबीपीटी, इस विषय में, उठाए गए ठोस कदम के बारे में बताए।	पत्तन की योजना है। नई क्रेनों हार्बर वाल बर्थ और 16 और 17 आईडी को कार्यान्वित करने के साथ-साथ पुरानी क्रेनों को उपयोग से हटाया जाता रहेगा। उस समय तक, इसे अपरिहार्य उपकरणों की तरह अनुरक्षित करना होगा।
(ii) चिपिंग और पेंटिंग मजदूरी के संशोधन को अनुमोदन प्रदान करते समय पत्तन को वहीं पैरा 8 (vii) के माध्यम से उच्च न्यायालय की अनुमति से संशोधित दरें लागू करने के लिए कहा गया था। पत्तन ने यह नहीं बताया है कि उसने इस मामले में क्या कार्रवाई की है और प्रकरण की वर्तमान स्थिति क्या है। दरों की समीक्षा के लिए पत्तन ने इस गतिविधि का लागत ब्यौरा प्रस्तुत नहीं किया है।	टीएएमपी के दिनांक 09.1.2004 के आदेश के अनुसार, चिपिंग और पेंटिंग मजदूरी के संशोधित प्रभार लागू करने हेतु उच्च न्यायालय की अनुमति प्राप्त करने का काम जारी है।

6. चूंकि एमबीपीटी द्वारा सभी अपेक्षित ब्यौरे प्रस्तुत नहीं किए गए थे, दिनांक 23 जून 2006 के हमारे पत्र के अधीन कुछ बिन्दुओं पर पत्तन से अतिरिक्त ब्यौरे देने के लिए अनुरोध किया गया था। दिनांक 23 जून 2006 के हमारे पत्र में एमबीपीटी से मांगी गई अतिरिक्त जानकारी और दिनांक 10 जुलाई 2006 के एमबीपीटी के पत्र के अधीन प्राप्त उनके जवाब नीचे एक-दूसरे के सामने दिए हैं :-

क्रम सं.	टीएएमपी का प्रश्न	एमबीपीटी का उत्तर												
1.	जनवरी 2004 में पोत संबंधी प्रभारों में पिछले संशोधन के समय प्रशुल्क की समीक्षा वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए अनुमानों पर आधारित थी। प्रभारों के वर्तमान व्यापक संशोधन के लिए निर्णय लेने के समय जिन अनुमानों पर भरोसा किया गया उनके संदर्भ से एमबीपीटी वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादन की भिन्नता का विश्लेषण, ऐसी भिन्नता के कारणों को समुचित रूप से समझाते हुए प्रस्तुत करें।	<p>एमबीपीटी ने अक्टूबर 2005 तक प्रशुल्क के व्यापक संशोधन के लिए कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया था। पिछले 3 वर्षों में टीएएमपी ने निम्नलिखित प्रस्ताव अनुमोदित किए हैं :-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>%</th><th>दिनांक</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. पोत संबंधी प्रभार और चिपिंग एंड पेंटिंग मजदूर उपलब्ध करवाने के प्रभारों में संशोधन .</td><td>पत्तन देयताएं 15%, टीएंडपी जेडी 13% पोत-28%</td><td>28.2.04</td></tr> <tr> <td>2. सम्मिश्र बर्थ किराया प्रभार का संशोधन</td><td>17%</td><td>8.8.04</td></tr> <tr> <td>3. स्टीवेडोरिंग सेवाएं प्रदान करने के लिए दर तय करना.</td><td>1.10.2003- बाजार दर 2004-लागत आधारित 2005-5%वृद्धि</td><td>1.10.2004</td></tr> </tbody> </table> <p>ऊपर अनुमोदित सभी संशोधन टुकड़ों में किए गए संशोधन थे। निवेदन है कि प्रशुल्क निर्धारण मार्गदर्शियों की धारा 2.13, व्यापक संशोधन के अभाव में इस मामले में लागू नहीं होती। वर्तमान व्यापक संशोधन वर्ष 2005-06 के वास्तविक और वर्ष 2006-07 के बजट अनुमान पर आधारित है। इसलिए, उपरोक्त संशोधनों की मद में राजस्व वृद्धि, वर्तमान प्रस्ताव के आधार में पहले से निर्मित है।</p>		%	दिनांक	1. पोत संबंधी प्रभार और चिपिंग एंड पेंटिंग मजदूर उपलब्ध करवाने के प्रभारों में संशोधन .	पत्तन देयताएं 15%, टीएंडपी जेडी 13% पोत-28%	28.2.04	2. सम्मिश्र बर्थ किराया प्रभार का संशोधन	17%	8.8.04	3. स्टीवेडोरिंग सेवाएं प्रदान करने के लिए दर तय करना.	1.10.2003- बाजार दर 2004-लागत आधारित 2005-5%वृद्धि	1.10.2004
	%	दिनांक												
1. पोत संबंधी प्रभार और चिपिंग एंड पेंटिंग मजदूर उपलब्ध करवाने के प्रभारों में संशोधन .	पत्तन देयताएं 15%, टीएंडपी जेडी 13% पोत-28%	28.2.04												
2. सम्मिश्र बर्थ किराया प्रभार का संशोधन	17%	8.8.04												
3. स्टीवेडोरिंग सेवाएं प्रदान करने के लिए दर तय करना.	1.10.2003- बाजार दर 2004-लागत आधारित 2005-5%वृद्धि	1.10.2004												

2	<p>वर्ष 2006-07 के लिए अपेक्षित माल-दुलाई में गिरावट के लिए कारणों को स्पष्ट कीजिए।</p>	<p>वर्ष 2005-06 में वास्तविक यातायात 44.19 लाख मीटरिक टन था जबकि वर्ष 2006-07 के लिए अनुमानित यातायात 400 लाख मीटरिक टन है। पत्तन न्यास मंडल ने, अक्टूबर 2005 में बजट अनुमानों के अनुसार 400 लाख मीटरिक टन का यातायात अनुमान अनुमोदित कर दिया है। वर्ष 2005-2006 में जेएनपीटी में 30 लाख मीटरिक टन की अतिरिक्त सुविधा प्रचालन में आ जाने के कारण पत्तन तरल कार्गो में गिरावट अपेक्षित कर रहा है। फिर भी, तरल कार्गो, माल दुलाई वर्ष 2007-08 में 10 लाख मी. टन और वर्ष 2008-09 में 30 लाख मीटरिक टन बढ़ने की संभावना है। इसके अलावा पत्तन ने वर्ष 2005-06 में 18 लाख मीटरिक टन कोयला भी वास्तविक रूप से प्रहस्तित किया है। पर्यावरणीय सीमाओं के कारण वर्ष 2006-07 में इसमें 10 लाख मीटरिक टन की गिरावट आ सकती है।</p> <p>पत्तन प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान पीर पाऊ में हार्बर वॉल बर्थों और द्वितीय तरल बर्थों के निर्माण का कार्य आरंभ कर रहा है। इन बर्थों के अंशों के प्रचालन से बाहर रहने की संभावना है। इसका भी कार्गो माल-दुलाई पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने की संभावना है।</p> <p>कंटेनर दुलाई-मात्रा वर्ष 2004-2005 की तुलना में वर्ष 2005-2006 में पहले ही 7 लाख मीटरिक टन कम हो गई है। गिरावट का यह रुख जारी रहने का अनुमान है। इस प्रकार वर्ष 2005-2006 की तुलना में वर्ष 2006-2007 में 47 लाख मी.ट. कार्गो कम हो जाने की संभावना है। खाद्यान्न में अनुमानित वृद्धि और उपरोक्त अवयवों पर विचार करते हुए, प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए 400 लाख मी.ट., 420 लाख मी.ट. और 460 लाख मी.ट. कार्गो माल-दुलाई अनुमानित की गई है। कार्गो अनुमान दर्शाने वाली विवरणी प्रस्तुत है।</p>
3.	<p>2004-2005 से 2008-2009 के दौरान कार्गो प्रहस्तन के लिए क्षमता का आकलन करने का आधार स्पष्ट करें।</p>	<p>वर्ष 2005-06 में अर्जित उत्पादकता स्तरों और हार्बर वाल बर्थों, इंदिरा गोदी और जवाहर द्वीप पर तकनीकी निर्धारण के आधार पर क्रमशः 75%, 65% और 50% औसत बर्थ-आक्यूपैन्सी पर विचार करते हुए पत्तन की क्षमता की गणना की गई है। एम्बीपीटी एक ज्वारीय पत्तन है जिसमें पोतों को बर्थ पर लगाना/बर्थ से विदा करना और पोतों का समुद्री यात्रा पर निकालना ज्वारीय परिस्थितियों से सीमित है। इस प्रकार, पत्तन को निम्नतर ऑक्यूपैन्सी लेवल के बाद भी, यातायात को रोकने के लिए बुनियादी संरचना की, विशेषकर बर्थों की आवश्यकता है।</p> <p>प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.10 का अनुप्रयोग पर, पत्तन की ज्वारीय परिस्थितियों का समूचित रूप से</p>

		<p>मूल्यांकन करते हुए विचार करना होगा। वर्ष 2006-2007 से 2008-2009 के लिए क्षमता का संगणन उन परिसम्पत्तियों पर अतिरिक्त क्षमता निर्माण जोड़ने के बाद किया गया है जिन्हें प्रचालन में लाए जाने की उम्मीद है। जबकि जवाहर द्वीप और पीर पाऊ में खुली बर्थों पर ज्वारीय परिस्थितियों का दुष्प्रभाव पड़ता है, गोदियों और बंदरों में सुविधाओं पर भी ज्वारीय परिस्थितियों का दुष्प्रभाव पड़ता है और लोक गेट बंदियों क्षमता की संगणना करते समय इस पर विचार किए जाने की आवश्यकता है।</p>
4.	<p>वर्ष 2006-07 से वर्ष 2008-09 के लिए निर्धारित क्षमता पर, इन वर्षों में प्रस्तावित पूंजी निवेश और उनके द्वारा अर्जित किए जाने वाले उत्पादकता सुधारों पर विचार करते हुए सम्पूर्ण पत्तन की क्षमता उपयोगिता और वर्ष 2003-04 से वर्ष 2005-06 के लिए प्रमुख जिन्स समूहों के लिए सुविधाओं को इंगित की जाए। एमबीपीटी की क्षमता आंकड़ों को विस्तृत संगणना द्वारा समर्थन देने की सलाह दी जाती है। अमिकल्पित क्षमता और विभिन्न सुविधाओं के लिए वर्षवार वास्तविक क्षमता उपयोग प्रस्तुत किए जाएं। अपेक्षित ब्यौरा प्रस्तुत करते समय, पत्तन से अनुरोध है कि वह प्रस्तुत अनुमानों के आधार भी प्रस्तुत करे।</p>	<p>पत्तन गोदियों जवाहर द्वीप और पीर पाऊ में सामान्य कार्गो, कच्चा तेल, पीओएल रसायनों इत्यादि के संदर्भ में शत-प्रतिशत क्षमता उपयोगिता पर प्रचलित हो रहा है। क्षमता की संगणना प्रस्तुत है। वर्ष 2002-03, 2003-04, और 2004-05 में वास्तव में प्रहस्तित कार्गो के आंकड़े प्रस्तुत किए गए हैं। वर्ष 2005-06 में प्रहस्तित कार्गो और वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के अनुमान प्रस्तुत किए गए हैं। वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए अनुमानों के आधार वैसे ही हैं जैसे 2006-07 के बजट अनुमान में अनुमोदित किए गए थे और अनुमोदित रुख के कारण ऊपर क्रम सं. (ii) में वर्णित किए गए हैं। 437.5 लाख मी.ट. की क्षमता गणना की विस्तृत संगणना प्रस्तुत की गई है। वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक की क्षमता को, प्रचालन के लिए अपेक्षित परियोजनाओं के आधार पर समुचित रूप से बढ़ा दी गई है।</p>
5.	<p>एमबीपीटी ने सम्पूर्ण पत्तन के लिए एक्स-बीडीएलबी के लिए संशोधित लागत विवरणी दी है। पत्तन सभी गतिविधियों के लिए संशोधित लागत विवरणियां प्रस्तुत करे।</p>	<p>गतिविधियों और उप-गतिविधियों समेत, वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए संशोधित और अद्यतन की गई लागत विवरणियां प्रस्तुत हैं। पत्तन में कार्गो संबंधी, पोत संबंधी, रेलवे संबंधी गतिविधि-वार रिकार्ड रखे जाते हैं। लागत विवरणियों का विधिवत मिलान कर लिया गया है। 2006-07 के आंकड़ों का 2006-07 के मसौदा बजट अनुमानों से मिलान कर लिया गया है और अनुमान परस्पर मिला लिए गए हैं।</p>
6.	<p>सकल खंड में जोड़े जाने के लिए परिसम्पत्तियों की सूची पहले से प्रस्तुत कर दी गई है। परियोजना/ संभाव्यता रिपोर्टों के विवरण जिन पर ऐसे निवेश संबंधी निर्णय लेने के लिए निर्भर किया गया, उन रिपोर्टों में निहित सिफारिशों के संक्षिप्त रूप के साथ विचारार्थ प्रस्तुत किए जाएं। एमबीपीटी इस बात की पुष्टि करे कि इन वृद्धियों से, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.6.3 के अनुसार, यातायात बढ़ेगा, यूनिट लागत घटेगी और प्रचालनीय दक्षता में सुधार आएगा।</p>	<p>एमबीपीटी ने प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान प्रचालित की जाने के लिए अपेक्षित अतिरिक्त परिसम्पत्तियों के रूप में 30 करोड़ रुपये, 70 करोड़ रुपये और 311 करोड़ रुपये पर विचार किया है और अनुमान दिए गए हैं वडाला-कुर्ला लाईन पर व्यय पूंजीगत व्यय अनुमत किया जाए या आस्थायित राजस्व व्यय अनुमत किया जाए। फिर भी, पत्तन के पास, प्रशुल्क वैधता अवधि में क्रियान्वित करने के लिए विभिन्न अवस्थाओं में, 1646 करोड़ रुपये मूल्य की प्रमुख परियोजनाएं हैं।</p> <p>यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि कुछ परियोजनाओं के क्रियान्वयन के लिए कुछ सुविधाओं को जैसे, हॉब्स वाल बर्थ, द्वितीय तरल रसायन बर्थ इत्यादि</p>

		को, कुछ समय के लिए प्रचालन से बाहर रखने की आवश्यकता है। इसलिए, प्रशुल्क वैधता अवधि में कार्गो के अनुमान आशावादी हैं। हम इस बात की पुष्टि करते हैं कि दर्शाई गई अतिरिक्त परियोजनाओं का, तेज गति से कार्गो को उतारने और चढ़ाने के कारण यातायात की मात्रा में बढ़ोतरी होगी और आयातक या निर्यातक के लिए सूनिट लागत में कमी आएगी। किराए पर लेने बनाम खरीदने की संभावना दन मामलों उपयुक्त नहीं समझी गई। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि उपकरण प्रतिस्थापन प्रकृति के हैं जिनमें वेतन स्थिर लागत है जो लागत आधारित विश्लेषण के लिए उपयुक्त नहीं है। इस प्रकार, धारा 2.6.8 को लागू करना ठीक नहीं लगता।
7.	एमबीपीटी से, मुख्य विवरणों से और उप-गतिविधि विवरणों से मिलान किए हुए आय और व्यय के आंकड़े प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। एमबीपीटी का उत्तर उपयुक्त नहीं था।	विधिवत अद्यतन की गई और मिलान की गई अपेक्षित विवरणियाँ प्रस्तुत हैं।
8.	संशोधित विवरणियाँ तैयार करते समय एमबीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह वास्तविकों के संदर्भ से 2005-2006 के आँकड़ों को अद्यतन करे और तदनुसार भविष्य के लिए अनुमानों को समायोजित करे। एमबीपीटी को इस अनुरोध का अभी पालन करना बाकी है।	2005-2006 के वास्तविकों और 2006-2007 के बजट अनुमानों से विवरणियों को तैयार कर लिया गया है। व्यय की ओर वेतन संशोधन और अन्य लागत रुझान और आय की ओर प्रशुल्क संशोधन के प्रभाव 01.08.2006 से जोड़ लिए गए हैं।
9.	गतिविधि/उपगतिविधि विवरणियाँ, जैसाकि ऊपर कहा गया है, प्रस्तुत करते समय एमबीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह विभिन्न गतिविधियों/ उप-गतिविधियों के अधीन समुचित मुख्य प्रशुल्क मदों को समुचित स्थान देने वाली समर्थक गणनाओं के साथ उनके भीतर अनुमानित आय का प्रमाण दें। एमबीपीटी ने इस आवश्यकता को पूरा नहीं किया है।	गतिविधिवार और उपगतिविधिवार विवरणियाँ निर्धारित प्रपत्र में संलग्न हैं। अनुमान 2005-2006 की आय के स्तरों और मिश्रित कार्गो पर आवश्यक समायोजनों और अनुमानित यातायात में वृद्धि के साथ 2006-2007 के बजट अनुमान पर आधारित हैं। प्रदत्त आँकड़े स्वयं प्रमाणित करने वाले हैं।
10.	एमबीपीटी से, रेलवे और सम्पदा गतिविधि छोड़ते हुए, समग्र पत्तन के लिए और अलग-अलग गतिविधिवार अलग लागत विवरणियाँ प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया है।	अब इसका अनुपालन कर दिया गया है।
11.	एमबीपीटी से एफ और एमआय और एफ और एम व्यय का ब्योरा देने का अनुरोध किया गया था। उत्तर के रूप में एमबीपीटी ने केवल बताया कि वर्ष 2004-2005 की एफ एंड एम आय में ओएनजीसी से 227 करोड़ रुपये की एक मुस्त प्राप्त सम्मिलित की गई है। मांगे गए सारे ब्योरे एमबीपीटी द्वारा पेश किए जाने हैं।	एफ एंड एम आय और एफ एंड एम व्यय के विवरण प्रस्तुत हैं।
12.	पत्तन से, पिछले तीन वर्षों के क्रेन पोतों के उपयोगिता ब्योरे और अगले तीन वर्षों में उनकी उपयोगिता योजना पेश करने का अनुरोध किया गया था। एमबीपीटी ने पिछले 3 वर्षों में उपकरणों के उपयोगिता विवरण ही प्रस्तुत किए हैं। अगले 3 वर्षों के लिए उपयोगिता योजना अभी पेश की जानी है। (यह देखा गया है कि पिछले 3	उपकरण की पिछले 4 वर्षों की उपयोगिता पेश है। उपकरण की उपयोगिता कार्गो मिश्र और अन्य अवयवों पर निर्भर करती है। 2005-06 में उपयोगिता 15% से 56% के बीच भिन्न होती रही और पत्तन पर व्यावहारिक स्थितियों के साथ न्याय संगत पाई गई हैं। उपकरणों के उपयोग में स्थायी सुधार अधिकांश गहराई वाली बर्थों और

	वर्षों में उपकरण की उपयोगिता में 4% और 47% के बीच भिन्नता रहती है।	नए-नए उपकरणों को प्रचालन में लगाने के बाद ही लाया जा सकता है। हम, प्रशुल्क वैधता अवधि में उपकरणों की उपयोगिता में 5% वार्षिक की वृद्धि अपेक्षित करते हैं।
13.	लागत विवरणी में वर्णित सामान्य सुविधाओं पर व्यय का ब्यौरा पेश करने के लिए एमबीपीटी से अनुरोध किया गया था। उत्तर में, उन स्थानों का ब्यौरा प्रस्तुत कर दिया जहां व्यय किया गया। एमबीपीटी को सामान्य सुविधाओं के तहत समेकित व्यय की प्रकृति प्रस्तुत करनी है।	सामान्य सुविधाओं पर खर्च किए गए व्यय की प्रकृति मरम्मत और अनुरक्षण, दर और कर, जल-प्रभार, विद्युत प्रभार, पहरा व नियरानी, गोदी साफ-सफाई और इसी प्रकार के अन्य विविध व्यय हैं।
14.	एमबीपीटी द्वारा कन्टेनर संबंधी समूह गतिविधियों के लिए कोई अलग लागत विवरणी प्रस्तुत नहीं की गई है।	एमबीपीटी के पास एकनिष्ठ समर्पित कन्टेनर टर्मिनल नहीं है। कन्टेनरों का ग्रहस्तन बीपीएस, बीपीएक्स, आईडी, हार्बर वॉल बर्थ पर किया जाता है। इसलिए अलग लागत विवरणी प्रस्तुत नहीं की जा सकी फिर भी, सम्मिश्र बॉक्स दर में स्टीवेडोरिंग अवयव समेत दरों में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है।
15.	एमबीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह सहायक गणना पत्रक के साथ अनुमानित आय का आधार बताए, गणना पत्रक प्रदान नहीं किए गए हैं।	जैसाकि फार्म III में अपेक्षित थी, सूचना पेश की गई है। फिर भी, यह देखा जा सकता है कि वर्ष 2005-2006 में (वास्तविक) प्रति मीट्रिक टन औसत आय रु. 163/- प्रति मी.ट. की तुलना में वर्ष 2006-07 के बजट अनुमान में (संशोधन के बिना) यह रु. 175/- प्रति मी.ट. है। चूंकि कार्गो मिश्र पर अधिक घट-बढ़ नहीं है निम्नलिखित परिवर्तनों के साथ वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक आय का निष्कर्ष निकाला जाता है :-  जेएनपीटी से 13.25 करोड़ रूपयों की देयता को, अचल अवयव के रूप में एफ एंड एम आय के अंतर्गत वर्गीकृत किया गया है।  प्रत्येक प्रविष्टि पर पतन देयताओं की मद में अतिरिक्त आय 1 करोड़ रुपये प्रति वर्ष होगी।  नौचालन और नौकर्षण पर स्लैब प्रणाली की मद में उच्चतर जीआरटी पोतों पर राजस्व में गिरावट -4.50 करोड़ रुपये।  सम्पदा आय 4% (वार्षिक) बढ़ाई गई है।  ड्राई डाकिंग और पोत विखंडन यातायात वृद्धि के समान बढ़ा दी गई है।  वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए बोर्ड के आरपार दरों में 4% वार्षिक वृद्धि।
16.	प्रचालन लागत का विस्तृत विवरण प्रस्तुत नहीं किया गया है।	अपेक्षित सूचना निर्धारित फार्म III में प्रस्तुत है।
17.	विदेशी मुद्रा विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के कारण अतिरिक्त आय यदि कोई हो, संगणित और प्रस्तुत नहीं की गई है।	वर्ष 2005-2006 के लिए औसत विनिमय दर रु. 43.54 (प्रति अम. डालर) है। प्रशुल्क संशोधन में प्रयोजन से मुद्रा परिवर्तन रु. 43.52 प्रति अम. डालर की दर से कर दिया गया है। यह हमारा विचरित दृष्टिकोण है कि विनिमय दर में वर्तमान उतार-चढ़ाव अस्थायी है और रूपया और मजबूत होने की संभावना है और इस प्रकार

		हमें, प्रशुल्क वैधता अवधि में विदेशी मुद्रा विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के कारण अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होने की उम्मीद नहीं है।
18.	प्रस्ताव में एमबीपीटी ने बताया है कि दर संशोधन प्रस्ताव से अगले तीन वर्षों में औसतन 90 करोड़ रुपये प्रति वर्ष का अतिरिक्त राजस्व उत्पन्न होने का अनुमान है और उसने दर संशोधन का प्रभाव दिखाते हुए विवरणी प्रस्तुत की है। तथापि, जिस आधार से आंकड़े प्राप्त हुए हैं उस पर स्पष्टीकरण दिए जाने की आवश्यकता है।	आंकड़े संकेतात्मक हैं। हम इस बात की प्रष्टि करते हैं कि प्रस्तावित संशोधन उन मदों पर आमतौर पर 25% है जिन मदों पर पिछले 3 वर्षों में संशोधन नहीं किया गया है और जिन मदों में संशोधन किया गया है उन पर 8% है। बढ़ा हुआ राजस्व, कर्गों मालबुलाई की पिछली संगणना के आधार पर एक अनुमान भर है। मालबुलाई, आय और लागत की संशोधित संगणना के साथ इन आंकड़ों में भी परिवर्तन अपेक्षित है। नवीनतम अद्यतन स्थिति निर्धारित फार्म III में पेश हैं।
19.	पत्तन से नौचालन शुल्क से स्थलान्तरण अवयव अलग करने सम्मिश्र शुल्क की यूनिट दर को तदनुरूप कम करने का अनुरोध किया गया था। एमबीपीटी को उस अनुरोध का पालन अभी करना है।	नौचालन शुल्क में शामिल स्थलान्तरण प्रभार का अवयव 50 लाख रुपये है। यह नौचालन शुल्क और नौकर्षण शुल्क में 0.50% की गिरावट परिगणित होता है। चूंकि एक स्थलान्तरण निःशुल्क अनुमत है। नौचालन और नौकर्षण शुल्क में कोई कमी / गिरावट प्रस्तावित नहीं है। दरमान में प्रदत्त शर्त समुचित रूप से संशोधित की जा सकती है।
20.	पत्तन को नौचालन / नौकर्षण के प्रस्तावित स्लैबवाइज प्रशुल्क की गणना के आधार को स्पष्ट करना है।	पत्तन ने नौचालन और नौकर्षण प्रभार 3 स्लैबों पर और प्राधिकरण के मार्गदर्शियों के अनुसार 100:80:70 का अनुपात कायम रखते हुए प्रस्तावित किए हैं। इन दो परिमाणों के अनुपालन के परिणामस्वरूप, 30000 जीआरटी से ऊपर के पोतों के मामले में आय कम उत्पन्न हुई है। यह परिदृश्य मुख्य रूप से जवा.दी. में प्रचलित है जहाँ 30000 से अधिक जीआरटी तक के पोत बार-बार आते हैं। राजस्व हानि से बचने के लिए जवाहर दीप और पीर पाऊ के लिए 30000 जीआरटी तक के पोतों के लिए 15% की वृद्धि की गई है ताकि कम जी आर टी पोतों से होने वाली कम आय के घाटे को आंशिक रूप से पूरा किया जा सके। इस कारण से, नौचालन और नौकर्षण प्रभारों की मद में जवाहर दीप से 4.23 करोड़ रुपये की गिरावट का अनुमान है। विस्तृत गणना संलग्न है।
21.	प्रहस्तित पोतों की संख्या और उनके औसत जी आर टी को ध्यान में रखते हुए एमबीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह विभिन्न हलचलों के लिए वर्तमान दरमान के अनुसार नौचालन, कर्षण नौका सहायता, नौकर्षण और अन्य सेवाओं की मद में इस समय लगाए गए प्रभार तथा प्रस्तावित दरों और मसौदा दरमान में विनिर्दिष्ट सशर्तताओं के अनुसार इन पोतों से वसूले जाने वाले प्रभार दिखाते हुए प्रभाव विश्लेषण विवरणी प्रस्तुत करे। पत्तन को इस अनुरोध पर अमल अभी करना बाकी है।	जहाँ तक पोत हलचलों के लिए दरों का संबंध है वर्तमान दरमान में अनावश्यकता और जटिलता थी। दर संरचना को तर्क संगत बनाना और सरल बनाना आवश्यक समझा गया है ताकि पारदर्शिता में सुधार हो और अन्ततोगत्वा ग्राहक लाभान्वित हो। कर्षण नौका सहित और कर्षण नौका रहित, हलचलों का विवरण इत्यादि विषय निष्ठा वाली अनेक अनुसूचियों का मानकीकरण हो गया है। इसप्रकार हम विषयों / वस्तुओं की पिछली योजना को कायम नहीं रख पाए हैं। यह एक सचेत निर्णय है। सभी संबंधितों के साथ उपयुक्त विचार विनिमय के बाद हम महसूस करते हैं कि वर्तमान दरों और नई दरों के बीच एक से एक की तुलना करना प्रतिनिध्यात्मक तो होगा ही

		नहीं बल्कि भ्रामक और हो जाएगा। तथापि, तुलनात्मक विवरण प्रस्तुत है। यह देखा जा सकता है कि जहाँ कहीं कर्षण नौकाएँ इस्तेमाल नहीं की जाती हैं वही दरों से उतार-चढ़ाव अपेक्षाकृत ज्यादा है। टीएएमपी के मार्गदर्शियों के अनुसार नौचालन प्रभार और नौकर्षण प्रभार में अपेक्षित सीमा तक कर्षण नौका (प्रभार) भी शामिल होने चाहिए। इस प्रकार हम अनुभव करते हैं कि सरलीकृत प्रशुल्क संरचना के साथ प्रस्ताव और व्याख्या की सीमित गुंजाइश के साथ पारदर्शिता पर सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जाए।
22.	दिनांक 13 सितम्बर 2005 के आदेश द्वारा सम्मिश्र बॉक्स दरें एमबीपीटी पर प्रहस्ति कन्टेनरों के लिए अनुमोदित की गई थीं। ये दरें सम्मिश्र बॉक्स दरों द्वारा समाहित अलग-अलग गतिविधियों के लिए मौजूद अलग दरों के जोड़ पर आधारित थी और 31.3.2006 तक वैध थी क्योंकि परवर्ती वर्षों के लिए लागत अनुमान प्रस्तुत नहीं किए गए थे। एमबीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह ये सेवाएं प्रदान करने की लागत और प्रत्याशित यातायात विकास के संदर्भ से इन दरों को जारी रखने का औचित्य बताएं।	जैसा कि क्रम सं. XIV पर समझाया गया है, एमबीपीटी के पास कन्टेनर संबंधी गतिविधि के लिए कोई अलग लागत रिकार्ड नहीं है। यह कार्गो संबंधी गतिविधि का एक हिस्सा है। पिछले संशोधन के दौरान जिसमें सम्मिश्र बॉक्स दरें निर्धारित की गई हैं प्रस्तावित प्रशुल्क में कोई वृद्धि नहीं की गई थी। सम्मिश्र बॉक्स दरों पर जेएनपीटी में प्रचलित दरों पर विचार किया गया था। हमारा अनुरोध है कि बिना किसी वृद्धि के दरों को जारी रहने दिया जाए क्योंकि हम 2005-06 और उसके बाद से कन्टेनर माल दुलाई में गिरावट की अपेक्षा कर रहे हैं। हम माल दुलाई में वृद्धि की आशा केवल बीओटी टर्मिनल परियोजना के प्रचलित हो जाने की स्थिति में ही कर रहे हैं। किसी स्थिति में उस समय टर्मिनल प्रचालक की प्रशुल्क निर्धारण का प्रस्ताव लेकर आना होगा। इसलिए, किसी भी वृद्धि के बिना वर्तमान दरों को जारी रहने दिया जाए।
23.	वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक प्रचालन व्यय और उस पर 15% आरओसीई पर विचार करते हुए एमबीपीटी ने 16 टन फोर्कलिफ्ट के लिए प्रभारों की गणना की है। एमबीपीटी को इस प्रयोजन के लिए हाल ही में निर्धारित फार्मेट पर गणना पत्रक प्रस्तुत करना है।	निर्धारित फार्म में, 16 टन फोर्क लिफ्ट के लिए गणना पत्रक सब प्रस्तुत कर दिया गया है।
24.	बंदर दरमान के खंड 1 (क) के नीचे नोट (i) के तहत वर्तमान सशर्तता बदल दी गई है। एमबीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह उनके कारणों को स्पष्ट करे और रु. 3.75 प्रतिदिन प्रति जीआरटी की प्रस्तावित दर को लागत व्यौरों के साथ प्रमाणित करे। एमबीपीटी ने लागत व्यौरों प्रस्तुत नहीं किए गए हैं।	बंदर दरमान के खंड 1 (क) के नीचे नोट (i) के तहत, वर्तमान दरमान में खंड III (ii) का संदर्भ दिया गया है। अधिक स्पष्टता लाने के लिए खंड 1 (क) के नीचे नोट (i) में खंड III (ii) के उपयुक्त शब्दों को दोहरा दिया गया है। इस प्रकार, सशर्तता में कोई परिवर्तन प्रस्तावित नहीं किया गया है।

7. इस प्रकरण में 29 जून 2006 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। एमबीपीटी और सम्बन्धित उपयोगकर्ताओं ने उसमें अपना-अपना पक्ष रखा।

8. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध है। सम्बद्ध पक्षों से प्राप्त टिप्पणियाँ तथा उनके द्वारा दिए गए तर्कों का सारांश प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये विवरण हमारे वेबसाइट <http://tariff.authority.gov.in> पर भी उपलब्ध है।

9. इस प्रकरण की प्रक्रिया के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) चूंकि एमबीपीटी ने प्रशुल्क समीक्षा के लिए टुकड़ों-टुकड़ों वाली विधि को वरीयता दी, एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणियों पर निर्भर करते हुए विगत में विभिन्न तिथियों में प्रशुल्क के विभिन्न शीर्ष संशोधित किए गए। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 इस प्राधिकरण को प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय निर्भर किए गए अनुमानों के संदर्भ से, निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करने का अधिकार देती है। एमबीपीटी से भिन्नताओं के कारण, यदि कोई हो, विधिवत समझाते हुए, भिन्नताओं का विश्लेषण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने निवेदन किया है कि प्रभाषों के वर्तमान संशोधन के लिए उसने वास्तविक राजस्व उगाड़ी और वर्ष 2004-05 के लिए लागत को आधार के रूप में लिया है और इस प्रकार पहले प्रस्तुत किए गए अनुमानों की, हो सकता है, अधिक प्रासंगिकता न हो। इसने ऐसा विश्लेषण प्रस्तुत न करने के लिए विभिन्न कारण गिनाए हैं। एमबीपीटी के इन तर्कों पर अधिक ध्यान न देते हुए वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए वित्तीय निष्पादनता पर एक विश्लेषण किया गया है जो उद्घाटित करता है कि 20% (+) या (-) से अधिक भिन्नता वाली कोई निष्पादनता नहीं हुई है जिसके कारण प्रशुल्क समायोजन की आवश्यकता पड़े और पत्तन ने भी अनुमेय आरओसीई से अधिक कोई अतिरिक्त अधिशेष नहीं कमाया है।
- (ii) संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शी तीन वर्षों के प्रशुल्क वैधता चक्र का विधान करते हैं। एमबीपीटी द्वारा सितम्बर 2005 में दाखिल किए गए प्रशुल्क प्रस्ताव में तीन वर्षों (2006-07, 2007-08 और 2008-09) के अनुमान निहित हैं। उंगली उठाए जाने पर पत्तन ने बाद में लागत विवरणियां संशोधित कर दीं। उनमें में भी वर्ष 2008-09 तक अनुमान थे। एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणियों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (iii) तत्पश्चात् पत्तन ने वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए यातायात अनुमानों को क्रमशः 369.5 लाख मी.ट., 386.0 लाख मी.ट. और 407.4 लाख मी.ट. की तुलना में सुधार कर क्रमशः 400 लाख मी.ट., 420 लाख मी.ट. और 460 लाख मी.ट. कर लिया।

(10. लाख मी.ट. में)

	2005-06 (वास्तविक)	2006-07	2007-08	2008-09
पीओएल	22.36	19.36	20.36	21.36
कन्टेनर कार्गो	2.15	1.55	1.55	1.55
ओएनजीसी	5.44	5.44	5.44	5.44
रसायन	2.30	2.30	2.00	4.00
कोयला/टी पी कोयला	-	1.30	2.00	2.00
अन्य	11.94	10.05	10.65	11.65
कुल	44.19	40.00	42.00	46.00

- (iv) देखा गया है कि वर्ष 2005-06 के वास्तविक यातायात (44.19 लाख मी.ट.) की तुलना में अगले दो वर्षों के अनुमान निम्न स्तर के हैं। यह कमी मुख्य रूप से पीओएल और कन्टेनर कार्गो में 30 लाख टन की गिरावट अपेक्षित कर रहा है। फिर भी, पत्तन उम्मीद करता है कि 2007-08 में वह 10 लाख टन और 2008-09 में 20 लाख टन कार्गो और प्राप्त कर लेगा। पत्तन का अनुमान है कि वह 2008-09 में 40 लाख टन रसायन का प्रहस्तन करेगा। प्रहस्तित किए जाने वाले कोयले और टी.पी. कोयले के बारे में वर्ष 2006-07 में 13 लाख टन और 2007-08 और 2008-09 में से प्रत्येक वर्ष में 20 लाख मी.ट. का अनुमान है। शेष अन्य सभी प्रकार के कार्गो के बारे में पत्तन का अनुमान है कि वह 2006-07 से 2008-09 तक कमोबेश समान स्तर पर रहेगा।

एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए अनुमानों पर इस विश्लेषण के लिए मरोसा किया गया है। फिर भी, गलत अनुमानन के कारण एमबीपीटी को यदि कोई बेवजह लाभ प्रोद्भूत होता दिखाई देता है तो संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा।

- (v) समग्र पत्तन के लिए अनुमानित प्रचालन आय 2006-07 के लिए (रु. 687.72 करोड़ रुपये) और 2007-08 के लिए (721.40 करोड़ रुपये) 2005-06 की 723.89 करोड़ रुपये की प्रचालन आय से मुख्यतः इन दो वर्षों में कम मा दुलाई के अनुमान के कारण कम है। 2008-09 के लिए प्रचालन आय 785.91 करोड़ रुपये अनुमानित की गई है क्योंकि पत्तन उस वर्ष में 460 लाख टन प्रहस्तन करने की उम्मीद करता है।
- (vi) कार्गो अनुमानों के पीछे-पीछे कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से प्रचालनीय आय वर्ष 2006-07 के लिए 408.09 करोड़ रुपये और 2007-08 के लिए 428.48 करोड़ रुपये 2005-06 के लिए 435.42 करोड़ रुपये की तुलना में कम है। वर्ष 2008-09 के लिए प्रचालन आय 469.21 करोड़ रुपये ऊंचे स्तर पर है।
- (vii) पत्तन और गोदी गतिविधि के लिए प्रचालन आय भी, वर्ष 2005-06 में उगाही गई वास्तविक प्रचालन आय की तुलना में वर्ष 2006-07 (में 203.95 करोड़ रुपये) और वर्ष 2007-08 (में 214.15 करोड़ रुपये) अपेक्षकृत कम अनुमानित की गई हैं। आय के अनुमान व्यवस्थित जान पड़ते हैं क्योंकि वर्ष 2005-06 के लिए पोत यातायात 5.34 लाख जीआरटी की तुलना में वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए पोत यातायात अनुमान क्रमशः 5.61 लाख जीआरटी, 5.89 लाख जीआरटी और 6.65 लाख जीआरटी रखा गया है।
- (viii) किराए योग्य भूमि और भवन गतिविधि के लिए प्रचालन आय 2006-07 से 2008-09 तक तीन वर्षों में (क्रमशः 70.47 करोड़ रुपये 73.29 करोड़ रुपये और 76.22 करोड़ रुपये ओएनजीसी की ऑफ शोर और ऑन शोर तेल और गैस पाइप लाइनों के जरिए प्रहस्तित यातायात पर प्राप्त वे-लीव शुल्क को एकत्रित करने के कारण उच्चतर स्तरों पर अनुमानित की गई है।
- (ix) वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणियों में एमबीपीटी ने वित्त और विविध आय के तहत प्रायर-पीरियेड इन्कम के रूप में 13.25 करोड़ रुपये प्रत्येक (के लिए) दिखाए हैं। एमबीपीटी ने स्पष्ट किया है कि इसके भीतर शामिल किए गए 13.25 करोड़ रुपये, एमबीपीटी के कॉमन एक्सचेंज चैनल के जरिए उस पत्तन पर आने वाले पोतों पर जेएनपी से प्राप्त की गयी / प्राप्त की जाने वाली पत्तन देयता के रूप में आय है। इस स्पष्टीकरण की दृष्टि से की 13.25 करोड़ रुपये प्रतिवर्ष वित्त एवं विविध आय से पत्तन सेवा गतिविधि को विभिन्न वर्षों के लिए अन्तरति कर दिए गए हैं क्योंकि पत्तन संरक्षण के लिए प्रासंगिक व्यय उस शीर्ष के तहत मान्य किए जाते हैं।
- (x) वर्ष 2006-07 से 208-09 के लिए अनुमानित रेलवे कमाइयों वर्ष 2005-06 में वास्तव में अर्जित आय के स्तर भी कम हैं। चूंकि रेलवे गतिविधि ने बहुत बड़ी मात्रा में (आरओसीई अनुमत करने से भी पहले) बहुत बड़ी मात्रा में घाटा दिखाया है। एमबीपीटी से अनुरोध किया था कि वह यह बताए कि क्या इसने हाल ही में इस गतिविधि के तहत दरों में संशोधन पर विचार किया है। एमबीपीटी ने जवाब दिया कि इस गतिविधि के प्रशुल्क में वृद्धिकारी संशोधन पर पाबन्दियाँ हैं क्योंकि ये संशोधन भारतीय रेलवे अधिनियम के अनुरूप होने चाहिए। एमबीपीटी ने प्रशुल्क में वृद्धिकारी संशोधन के लिए 2000 में प्रस्ताव किया था जिसे रेलवे बोर्ड ने नकार दिया था। ऐसा लगता है कि एमबीपीटी ने इस संबंध में बाद में कोई प्रयास नहीं किया। रेलवे कार्य प्रणाली के संदर्भ में परस्पर वित्त पोषण का बोझ उन अन्य जिन्सों / गतिविधियों को उठाना पड़ता है जो, हो सकता है, पत्तन की रेल सेवाओं का उपयोग करते ही न हों। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए, एमबीपीटी दरों में आवश्यक शुद्धि के लिए मुद्दे को समुचित प्राधिकारियों के समक्ष उठाए।
- (xi) अनुमानित प्रचालनीय आय की संगणना के लिए विस्तृत ब्यौरों हेतु बार-बार अनुरोधों के बावजूद एमबीपीटी ने, इस पुष्टि सूचना के सिवाय कि (संदर्भित) अनुमान 2005-06 के आय-स्तरों और कार्गो मिश्र पर आवश्यक समायोजन और अनुमानित प्रशुल्क में वृद्धि के साथ 2006-07 के बजट अनुमान पर आधारित है, कोई ऐसा विवरण नहीं दिया। अनुमानित आय की परिशुद्धता के सत्यापन के लिए एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई सूचना पर्याप्त नहीं पाई गई। जब पत्तन को जेएनपीटी की ओर जाने वाले पोतों की संख्या और उनकी जीआरटी, साथ ही उनमें से विदेशगामी और तटवर्ती पोतों की संख्या बताने के लिए कहा गया तो एमबीपीटी ने बताया था कि सूचना जेएनपीटी से मंगाई गई है। पत्तन द्वारा आज तक भी अपेक्षित ब्यौरा प्रस्तुत नहीं किया गया है। पत्तन से मांगी गई सूचना के अभाव में, पत्तन देयताओं में प्रस्तावित दर संशोधन के कारण

जेएनपीटी जाने वाले पोतों से पोद्भूत अतिरिक्त आय का अनुमान नहीं लगाया जा सकता। अनुमानित आय में अपेक्षित समायोजन के अधीन, जैसा कि और 9 (xii) में समझाया गया है, एमबीपीटी द्वारा अनुमानित प्रचालन आय पर इस विश्लेषण के प्रयोजन से विचार किया गया है। अगली समीक्षा के समय, यदि यह पाया गया कि वास्तविक अनुमानित आय अब विचारित अनुमानों से व्यापक रूप से भिन्न है तो अतिरिक्त प्रोद्भवन भावी प्रशुल्क संशोधन के बरक्स समायोजित किया जायेगा।

- (xii) आय का अनुमान लगाते समय एमबीपीटी ने विदेशी मुद्रा विनिमय दर 1 अम. डालर = रु. 43.52 पर विचार किया है। वर्तमान विभिन्न दर लगभग रु. 46.10 = 1 अम. डालर है। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 के अनुसार आय के अनुमानों को डालर मूल्यांकित प्रशुल्क मदों से आय पर विदेशी मुद्रा विनिमय दर के उतार-चढ़ाव के प्रभाव को ध्यान में रखना चाहिए। पत्तन के संकेत के आधार पर कि पत्तन और गोदी गतिविधि से लगभग 70% आय डालर मूल्यांकित प्रशुल्क मदों (विदेशगामी पोतों के लिए दरों) से पैदा होता है, पत्तन और गोदी गतिविधि की प्रचालन आय वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए क्रमशः 8.47 करोड़ रुपये 8.89 करोड़ रुपये और 9.73 करोड़ रुपये बढ़ाई गई है। यद्यपि कार्गो कन्टेनरों पर भंडार शुल्क भी डालर मूल्यांकित है, आनुषंगिक आय को, चूंकि यह बहुत कम है, अद्यतन नहीं किया गया है।
- (xiii) संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार तटीय कार्गो / कन्टेनर / पोत संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो / कन्टेनर / पोत संबंधी प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए। महत्वपूर्ण बात यह है कि संशोधित मार्गदर्शी, दरमान के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ से तटीय दरों के पुनर्कथन / पुनर्वर्णन की अनुमति नहीं देता। एमबीपीटी ने संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप, तटीय पोतों / कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित किए हैं जो सामान्य कार्गो / कन्टेनर / विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित प्रशुल्क के 60% से अधिक नहीं है। पोत संबंधी प्रभारों के विषय में रियायती प्रशुल्क निर्धारित करते हुए एमबीपीटी ने, डॉलर मूल्यांकित दरों को रूपयों में परिवर्तित करने के लिए विनिमय दर रु. 43.52 प्रति अमरीकी डालर पर विचार किया है। दरों का इस प्रकार पुनर्लेखन प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप नहीं है। समुचित मार्गदर्शियों का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि तटीय पोतों पर विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के एकत्रित प्रभाव का समय-समय पर बोझ न पड़े। यदि तटीय पोतों / कन्टेनरों के लिए रियायती दरें प्रचलित दरों पर दो बारा लिखी जाती है तो दर में उतार-चढ़ाव तटीय पोतों पर प्रतिकूल प्रभाव डालेगा। अतएव, तटीय पोतों / कन्टेनरों की वर्तमान दरों में, विनिमय दर भिन्नता के कारण किसी पुनर्लेखन के बिना अलग-अलग प्रशुल्क श्रेणियों के प्रशुल्क में वृद्धि की सीमा संशोधन किया जाएगा। जहाँ कहीं इस प्रकार के परिणामी संशोधित दर रियायती दरों के अधिकतम स्तर से भी ऊँची पाई गई है, वहाँ तटीय पोत दर के सरकार द्वारा निर्धारित रियायती स्तर के भीतर लाने के लिए पुनर्लेखन किया गया है।
- (xiv) प्रस्तुत की गई संशोधित विवरणियों में, एमबीपीटी ने वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक की अवधि तक के लिए (वेतन और मजदूरी मूल्य ह्रास और निकर्षण के सिवाय) अनुमानित लागत का अनुमान 4.50% की अनुमेय सीमा के भीतर वार्षिक वृद्धि के साथ लगाया है। वेतन और मजदूरी की गणना करते समय पत्तन ने वर्ष 2006-07 से 2008-09 के बीच कर्मचारियों की सेवा निवृत्ति के लिए व्यय में समुचित कमी की है और जैसा कि नए प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अन्तर्गत ग्राह्य है, 4.50% की वृद्धि लागू की है। तथापि सन्निकट मजदूरी / दिहाड़ी संशोधन के लिए प्रावधान की मद में 20% की वृद्धि पर विचार किया गया है। हाल ही में, कुछ अन्य पत्तनों के सामान्य दर संशोधनों को स्वीकृति देते समय, जैसाकि उन पोतों के बारे में किया गया है, 1 जनवरी 2007 से प्रभावी दिहाड़ी संशोधन को 15% तक सीमित है। तदनुसार, लागत विवरणियों को परिष्कृत कर दिया गया है।
- (xv) एमबीपीटी ने पुष्टि की है कि विचाराधीन सभी वर्षों के लिए मूल्यह्रास की गणना संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.7.1 के अनुरूप है।
- (xvi) मानसा, मेसर्स जे एम बक्शी एंड कंपनी और आइल इंडस्ट्री इम्पोर्ट एक्सपोर्ट कम्पनी (ओ आई ई सी) ने एमबीपीटी द्वारा सेवानिवृत्ति लाभ, अनुग्रह-राशि, इत्यादि पेंशन देनदारियों को वित्त एवं विविध व्यय में

सम्मिलित करने का मुद्दा उठाया है। तथापि, एमबीपीटी ने, स्पष्ट किया है कि इसने केवल प्रति वर्ष वास्तविक पेंशन भुगतान राशि को ही लागत विवरणी में शामिल किया है और उसमें पेंशन-निधि को बल प्रदान करने के लिए कोई अंशदान नहीं जोड़ा गया है। वर्ष 2005-06 में पेंशन और उपादान की मद में वास्तविक भुगतान 161.03 करोड़ रुपये था और पत्तन ने इस मद में वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए क्रमशः 175.42 करोड़ रुपये, 203.17 करोड़ रुपये और 216.89 करोड़ रुपये व्यय के रूप में अनुमानित किए हैं। एमबीपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई सूचना के अनुसार वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 में क्रमशः 352, 568 और 695 कर्मचारी सेवा निवृत्त होने वाले हैं। पेंशनरों की संख्या में इस बढ़ोत्तरी और सन्निकट दिहाड़ी संशोधन पर विचार करते हुए जिसका पेंशन संवितरण पर भी प्रभाव पड़ेगा, वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक पेंशन और उपादान हेतु अनुमानित व्यय इस विश्लेषण में स्वीकृत किया गया है।

ओ आई ई ई सी ने एमबीपीटी द्वारा मार्गदर्शियों का सख्ती से अनुपालन करने पर संदेह व्यक्त किया है जो निर्धारित करते हैं कि दिहाड़ी की बकाया राशियों, पेंशन, बीआरएस प्रतिपूर्ति, पिछली देयताओं के लिए पेंशन निधि में अंशदान इत्यादि को प्रशुल्क निर्धारित करते समय बाहर रखना है। एमबीपीटी ने स्पष्ट रूप से आश्वस्त किया है कि बीआरएस भुगतान लागत विवरणी में शामिल नहीं की गई है। इसने और आगे यह स्पष्ट किया है कि लागत विवरणी में खर्च की गई वास्तविक पेंशन भुगतान ही लागत-विवरणी में शामिल किया गया है।

(xvii) एमबीपीटी ने वर्ष 2006-07 के लिए प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय (वेतन और दिहाड़ी छोड़कर) 2005-06 में इसी मद से 12.05% अधिक अनुमान लगाया है। और वर्ष 2008-09 वर्षों के लिए इनमें से प्रत्येक वर्ष से पिछले वर्ष की तुलना में क्रमशः 4.73% और 4.43% अधिक आंका है। वर्ष 2006-07 के लिए अनुमानित व्यय 4.5% की अनुमेय सीमा के भीतर ही रखा गया है। प्रबंधन और उपरिव्यय का अनुमान लगाते समय पत्तन ने 2006-07 के तीन माह के लिए और 2007-08 तथा 2008-09 के लिए दिहाड़ी संशोधन 20% प्रदान किया है। जनवरी 2007 से प्रभावी दिहाड़ी संशोधन के अनुमानित व्यय को 15% पर सीमिति रखने के पिछले निर्णय के अनुरूप लागत विवरणी में तदनुसार परिवर्तन कर लिया गया है। औसत अनुमानित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय, वर्ष 2006-07 से वर्ष 2008-09 तक की कुल लागत का लगभग 24% है।

(xviii) आरम्भ में, वर्ष 2003-04 से 2008-09 तक वर्ष की लागत विवरणी में दिखाया गया शुद्ध खंड में से, 7.27 करोड़ रुपये की कीमत वाला भूमि-मूल्य एमबीपीटी द्वारा बाहर रखा गया था। इस प्राधिकरण द्वारा विशेष प्रश्न पूछे जाने पर पत्तन ने संशोधित विवरणियाँ प्रस्तुत की हैं और भूमि का मूल्य इस विश्लेषण में शुद्ध खंड में सम्मिलित किया गया है।

(xix) संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.6.2 के अनुसार विभिन्न सेवाओं के लिए कार्मिक मापदंड/आधार सामग्री, विभिन्न निपटारों पर आधारित, पत्तन द्वारा अनुपालित स्तरों पर गिनी/शामिल किया जाना है। इसमें यह भी बताया गया है कि प्रचालन में प्रौद्योगिकीय परिवर्तनों के कारण पत्तन को समय और गति अध्ययन करवाने के लिए आवश्यक कार्रवाई करनी चाहिए और समुचित कानूनी प्रक्रिया के बाद, तदनुसार, कार्मिक मापदंड/आधार सामग्री को नियमित रूप से समायोजित करना चाहिए। ऊपर संदर्भित धारा की ओर ध्यान आकर्षित करते हुए पत्तन से यह बताने का कि उसका डैटम/कार्मिक मापदंड पिछली बार कब संशोधित किया गया था, अनुरोध किया गया। पत्तन ने सूचित किया कि विभिन्न जिनरों के लिए वर्तमान डैटम 25 जनवरी 1994 के समझौता ज्ञापन की शर्तों के अनुसार स्थिर हैं। यह समझौता 15 मार्च 1994 को लागू हुआ था। यह प्राधिकरण पुनः आग्रह करता है कि पत्तन को, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.6.2 के अनुसार आवश्यक कार्रवाई करनी चाहिए।

(xx) पत्तन से पिछले 3 वर्षों के लिए उपकरणों के उपयोग संबंधी विवरण देने का और अगले 3 वर्षों के लिए उपयोग योजना प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। मानसा ने भी इंगित किया है कि अपेक्षा से कम काम कर रहे उपकरणों / परिसम्पत्तियों की लम्बी सूची है। इसके अनुसार गंत्री क्रेनों का शुद्ध उपलब्ध समय के 30% से भी कम समय उपयोग किया जाता है, यार्ड की गंत्री क्रेनों का शुद्ध उपलब्ध समय के 10%

से नौ कम समय और पोट घाट क्रेनों का शुद्ध उपलब्ध 24 घंटों में से मात्र 4 घंटे के लिए उपयोग किया जाता है। मानसा से यह भी बताया है कि तटीय गंत्रियों का औसत 5 मूव्स प्रति घंटा होने से, उत्पादकता बहुत कम है। पिछले 4 वर्षों का उपयोगिता ब्यौरा देते समय पत्तन ने कहा था कि उपकरणों की उपयोगिता कार्गो मिश्र और अन्य अवयवों पर निर्भर करती है और वर्ष 2005-06 के दौरान 15% से 56% के बीच उपकरणों की उपयोगिता, पत्तन में व्यावहारिक स्थिति को देखते हुए तर्क संगत समझी गई थी। पत्तन ने यह भी बताया था कि उपकरणों के उपयोग में स्थाई सुधार केवल डीप ड्राफ्टेड बर्थ और नए-नए उपकरणों को प्रचालन में लगाने के बाद ही लाया जा सकता है। पत्तन वर्ष 2008-09 में उपकरणों के उपयोग में 5% वार्षिक वृद्धि की उम्मीद करता है। चूंकि उपकरणों का उपयोग उसके इष्टतम स्तर तक नहीं है, पत्तन को सलाह दी जाती है कि वह इस दिशा में आवश्यक सुधारात्मक कार्रवाई करे।

(xxi) (क) नियोजित पूंजी का भाग बन रहा शुद्ध खंड एमबीपीटी द्वारा वर्ष 2005-06 के लिए 809.14 करोड़ रुपये, 2006-07 के लिए 779.64 करोड़ रुपये, 2007-08 के लिए 785.3 करोड़ रुपये और 2008-09 के लिए 1017.04 करोड़ रुपये अनुमानित किया गया है। वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए प्रदर्शित शुद्ध खंड में क्रमशः 30 करोड़ रुपये, 70 करोड़ रुपये और 311 करोड़ रुपये की पूंजी वृद्धि भी शामिल है। इन पूंजी वृद्धियों पर, वर्ष 2006-07 के लिए 11 करोड़ रुपये, 2007-08 के लिए 38 करोड़ रुपये और 2008-09 के लिए 53 करोड़ रुपये, वडाला और कुर्ला के बीच रेल सम्पर्क प्रदान करने के लिए, जो पत्तन के क्षेत्रीय अधिकार क्षेत्र से बाहर पड़ता है, एमबीपीटी द्वारा मध्य रेल्वे को किए जाने वाले भुगतान से संबंधित है। चूंकि यह निवेश एमबीपीटी की एक परिसम्पत्ति नहीं बन पाएगा जैसाकि पत्तन ने पुष्टि की है, यह प्राधिकरण इस व्यय को आरओसीई अनुमत करने के लिए शामिल करना उचित नहीं समझती है। लागत विवरणियों में इस विषय में समुचित फेर बदल कर लिया गया है।

(ख) वर्ष 2008-09 के लिए शुद्ध खंड में पीर पाऊ में द्वितीय तरल रसायन बर्थ के निर्माण की मद में 116 करोड़ रुपये और चैनल को अधिक गहरा करने की मद में 100 करोड़ रुपये शामिल है जबकि जेएनपीटी से 700 करोड़ रुपये के अंशदान की अपेक्षा है। यह तो समझा हुआ है कि द्वितीय तरल बर्थ की परियोजना भारत सरकार की मंजूरी का इंतजार कर रही है। हालांकि एमबीपीटी वर्ष 2008-09 में परियोजना के चालू होने की अपेक्षा कर रहा है, इस बात का कोई भरोसा नहीं है कि इस प्रकार की परियोजना निर्धारित समय सीमा में पूरी हो जाएगी और लागू हो जाएगी। चैनल को गहरा करने के मुद्दे पर जेएनपीटी द्वारा फाइल किए गए एक अन्य प्रस्ताव में विचार किया गया है जहाँ यह बताया गया है कि परियोजना को कार्यान्वित करने के लिए 27 माह चाहिए और वित्तीय ढांचा अभी भी सरकार के परामर्श से मजबूत किया जाना है। अतएव प्रस्तावित पूंजी वृद्धि पर जेएनपीटी के मामले में भी विचार किया जा सकता है। इसके भीतर उल्लेखित 116 करोड़ रुपये और 100 करोड़ रुपये वर्ष 2008-09 के शुद्ध खंड में से बाहर रखे गए हैं। यदि ऐसा होता है कि ये परियोजनाएं वर्तमान प्रशुल्क वैधता चक्र के भीतर ही पूरी कर ली जाती हैं तो एमबीपीटी विभिन्न परियोजनाओं को लागू करने की संभावित तिथि से कम से कम 6 माह पहले इन सुविधाओं के लिए विशेष दरें निर्धारित करने हेतु समुचित प्रस्ताव पेश कर सकता है।

(xxi) एमबीपीटी ने पुष्टि की है कि केवल उन परिसम्पत्तियों को जिनको वर्ष में प्रचालित किए जाने की संभावना है और वे परिसम्पत्तियाँ जिनके वर्ष के दौरान पूर्ण होने की संभावना है, लेखा (हिसाब-किताब) में लिया गया है।

(xxiii) प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित मार्गदर्शी कार्यसाधक पूंजी की विभिन्न मदों जैसे, इन्वैन्टरी, विविध देनदारों, भंडार-इन्वैन्टरी और नकद और बैंक जमा शेषों से संबंधित सही-सही आंकड़ों अनुमेय सीमा के भीतर, यथोचित रूप से प्रस्तुत किए हैं। ये समीक्षा के अन्तर्गत सभी वर्षों के लिए प्रचलित परिसम्पत्तियाँ बनाते हैं। पत्तन ने कार्य-पूँजी तक पहुँचने के लिए, अपनी वर्तमान देनदारियों को एक माह के देय देतन और दिहाड़ी और (ईंधन बिना) भंडार खरीदी और अन्य व्ययों तक सीमित रखा जिन सबका कुल योग वार्षिक लेखा और बजट अनुमानों में दिखाई गई देनदारियों से बहुत कम है। एमबीपीटी का वार्षिक लेखा वर्ष 2004-

05 के लिए 2337.29 करोड़ रुपये और 2005-06 के लिए 2333.17 करोड़ रुपये की देनदारियां बताता है। इन दो वर्षों के लिए तदनुरूप प्रचलित परिसम्पत्तियाँ क्रमशः 1817.82 करोड़ रुपये और 1968.79 करोड़ रुपये की थीं। यदि प्रचलित परिसम्पत्तियों का प्रचलित देनदारियों के साथ समायोजन किया जाता है तो इसका परिणाम नकारात्मक कार्य-पूँजी आएगा। अतएव पत्तन के पूँजी आधार के निर्धारण के लिए कार्य पूँजी को शून्य लिया गया। वास्तव में, कार्य-पूँजी आधार के निर्धारण के लिए कार्य पूँजी को शून्य लिया गया। वास्तव में, कार्य-पूँजी से संबंधित ऐसी स्थिति अनेक महापत्तन न्यासों के बारे में, उनके दरमान के पिछले संशोधन के समय उभरी थी।

(xxiv) संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शी अनुबंध करते हैं कि नियोजित पूँजी पर अनुमत प्रति लाभ पत्तन की क्षमता के उपयोगिता-गुणक/अवयव के साथ संबद्ध होना चाहिए। एमबीपीटी ने पत्तन की क्षमता का वर्ष 2006-07 और वर्ष 2007-08 के लिए अनुमान लगभग 437.5 लाख टन और वर्ष 2008-09 के लिए 480 लाख टन लगाया है। संदर्भित वर्षों में, एमबीपीटी द्वारा अनुमानित यातायात की जब आकलित क्षमता से तुलना की जाती है तो देखा जाता है कि 2006-07, 2007-08 के और 2008-09 में अपनी क्षमता के 91.43%, 96% और 95.83% पर प्रचालन कर रहा होगा। चूंकि अभिकल्पित क्षमता की कोई विस्तृत गणना उपलब्ध नहीं करवाई गई है, एमबीपीटी द्वारा सूचित इस स्थिति की सटीकता सत्यापित नहीं की जा सकी। तथापि यह समुचित रूप से माना जा सकता है कि अधिकतम अनुमेय आरओसीई अनुमत करने के लिए न्यूनतम स्तर के रूप में 60% की निर्धारित न्यूनतम क्षमता उपयोग सीमा एमबीपीटी द्वारा प्राप्त कर ली जाएगी।

(xxv) प्राधिकरण के विशिष्ट अनुरोध पर पत्तन ने व्यापारिक परिसम्पत्तियाँ और व्यापार संबंधी परिसम्पत्तियाँ (श्रेणियों में) परिसम्पत्तियों का ब्यौरा दिया। व्यापार संबंधी परिसम्पत्तियों पर 7.40% की जोखिम मुक्त दर पर प्रतिलाभ अनुमत किया गया है और व्यापारिक परिसम्पत्तियों पर 15% आरओसीई अनुमत होगा। चूंकि, हमारे अनुरोधों के बावजूद एमबीपीटी ने सामाजिक दायित्व परिसम्पत्तियों के बारे में कोई ब्यौरा नहीं दिया है, यह विश्लेषण इस अवधारणा के साथ किया जाता है कि पत्तन के पास इस श्रेणी में आने वाली कोई परिसम्पत्ति / सुविधा नहीं है।

(xxvi) ऊपर दिए गए विश्लेषण के प्रकाश में, समग्र पत्तन और विभिन्न प्रमुख गतिविधियों की लागत विवरणियों को परिष्कृत कर लिया गया है। परिष्कृत लागत विवरणियाँ परिशिष्ट-1 (क) से (ड.) के रूप में संलग्न हैं।

(i) समग्र पत्तन की मुख्य गतिविधियों के संक्षिप्त परिणाम निम्नानुसार हैं:

क्र.	विवरण	प्रचालनीय आय (करोड़ रुपये में)			(शुद्ध अधिशेष (+) / कमी (-) (करोड़ रुपये में)			(शुद्ध अधिशेष (+) / कमी (-) प्रचालन आय का %)			औसत अधिशेष/ कमी % में
		2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09	
1.	समग्र पत्तन	709.44	741.54	808.91	-176.82	-224.13	-164.68	-24.92	-30.22	-20.36	-25.17
2.	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	408.09	428.49	469.21	-123.16	-160.39	-127.20	-30.18	-37.43	-27.11	-31.57
3.	पत्तन और गोदी गतिविधि	225.67	234.29	257.49	-57.16	-64.49	-40.61	-25.33	-27.53	-15.77	-22.88
4.	रेलवे गतिविधि	5.21	5.47	5.99	-34.83	-37.79	-37.99	-668.52	-690.86	-634.22	-664.54
5.	सम्पदा गतिविधि	70.47	73.29	76.22	38.33	38.55	41.13	54.39	52.60	53.96	53.65

(ii) कार्गो प्रहस्तन और पोत संबंधी गतिविधियों के अधीन विभिन्न उपगतिविधियों के संक्षिप्त परिणाम नीचे दिये गये हैं:

क्र.	विवरण	प्रचालनीय आय (करोड़ रुपये में)			(शुद्ध अधिशेष (+) / कमी (-) (करोड़ रुपये में)			(शुद्ध अधिशेष (+) / कमी (-) प्रचालन आय का %)			औसत अधिशेष/ कमी % में
		2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09	
1.	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि										
	गोदिये	161.57	173.13	178.52	-135.51	-163.71	-177.55	-83.87	-94.56	-99.46	-92.63
	बंदर	6.48	6.80	7.45	-5.00	-5.50	-4.95	-77.16	-80.88	-66.44	-74.83
	क्रेन पोत	1.00	1.05	1.15	-2.84	-3.20	-3.23	-285.00	-304.76	-280.87	-290.21
	वेयर हाउस	54.78	57.52	82.99	37.67	38.74	44.20	68.76	67.35	70.17	68.76
	पीओएफ	121.11	123.68	146.49	38.20	41.19	79.69	31.54	33.30	54.40	39.75
	बीडीएलबी	63.15	66.31	72.61	-55.66	-67.92	-65.37	-88.14	-102.44	-90.04	-93.54
2.	पत्तन और गोदी गतिविधि										
	नौकरवाण और नौचालन	85.35	89.74	98.27	15.59	14.70	18.80	18.27	16.38	19.13	17.93
	बर्ब किराया	54.17	56.85	62.29	-43.44	-48.41	-36.80	-80.22	-85.17	-59.67	-75.02
	बर्ब पर लगाना और बाधना	34.40	34.15	39.59	-50.14	-51.20	-46.92	-145.76	-149.93	-116.51	-138.06
	पत्तन सेवाएं	44.40	45.83	48.90	30.69	30.96	34.17	69.12	67.55	69.88	68.85
	ड्राई डॉकिंग	5.86	6.15	6.73	-8.75	-9.25	-8.66	-149.32	-150.41	-128.68	-142.80
	पोत डिडंडन	1.49	1.57	1.71	-1.11	-1.29	-1.20	-74.50	-82.17	-70.18	-75.62

(iii) पत्तन द्वारा प्रस्तुत प्रशुल्क के अनुमानित स्तर पर दरों में वृद्धि की प्रस्तावित प्रतिशतता को लागू करके गतिविधिवार अनुमानित अतिरिक्त राजस्व उत्पादन निम्नानुसार है:-

क्र.	गतिविधि/ उपगतिविधि	अतिरिक्त आय (करोड़ रुपये में)			कुल
		2006-2007	2007-2008	2008-2009	
1.	भंडारण और बीडीएलबी समेत सामान्य कार्गो	48.91	97.25	129.51	275.67
2.	पत्तन एवं गोदी	11.14	28.81	42.19	82.14
3.	रेलवे	00.00	00.22	00.49	00.71
4.	सम्पदा	00.00	00.00	00.00	00.00
	<b>कुल योग</b>	<b>60.05</b>	<b>126.28</b>	<b>172.19</b>	<b>358.52</b>

एमबीपीटी द्वारा इस प्रस्ताव में रेलवे गतिविधि की दर में कोई संशोधन नहीं किया गया है। तथापि एमबीपीटी द्वारा अनुमानित और रेलवे गतिविधि के तहत दिखाई गई अतिरिक्त आय रेल आधारित यातायात में अनुमानित वृद्धि के कारण हैं।

(xxvii). (क) दरों में प्रस्तावित वृद्धि का एमबीपीटी में प्राप्त की जारी लागत स्थिति के संदर्भ से संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के प्रावधानों के अनुसार औचित्य सिद्ध करने की आवश्यकता है। एमबीपीटी ने प्रशुल्क में प्रशुल्क में आद्यांत (एक्रोस दि बोर्ड) वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया, चूंकि प्रस्तावित वृद्धि की मात्रा अलग-अलग उपगतिविधियों में अलग-अलग है, ऊपर अनुच्छेद (xxvi) (i) और (ii) में उद्घाटित संक्षिप्त परिणामों का, एमबीपीटी की अलग-अलग उप-गतिविधियों के लिए दरों में प्रस्तावित वृद्धि की ग्राह्यता के लिए ऊपर अनुच्छेद (xxvi) (iii) में उद्घाटित अनुमानित अतिरिक्त राजस्व स्थिति को साथ में लेते हुए नीचे विश्लेषण किया गया है।

(ख) प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन के कारण 358.52 करोड़ रुपये के अतिरिक्त राजस्व उत्पादन के लक्ष्य के मुकाबले विचाराधीन तीन वर्षों में समग्र पत्तन के लिए प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमानित वित्तीय स्थिति कुल मिलाकर 565.63 करोड़ रुपये का घाटा दिखाती है।

(ग) कार्गो संबंधी सेवाओं में से गोदियों में प्रहस्तित सामान्य कार्गो कुल 476.77 करोड़ रुपये का घाटा, बंदरों में प्रहस्तित कार्गो कुल 15.45 करोड़ रुपये का घाटा, क्रेन-पोत 9.27 करोड़ रुपये का कुल

घाटा दिखाते हैं। वेयर हाऊस गतिविधि 120.61 करोड़ रुपये का कुल अधिशेष दिखाती है। पीओएल 159.08 करोड़ रुपये का कुल अधिशेष दिखाता है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि कुल मिलाकर 410.75 करोड़ का घाटा दिखाती है।

दरों में 25% की वृद्धि द्वारा कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से लगभग 275.67 करोड़ रुपये की अतिरिक्त आय प्राप्त की जानी है। प्रस्तावित संशोधन के बावजूद सम्पूर्ण कार्गो प्रहस्तन गतिविधि घाटे में चलती रहेगी। इस दृष्टि से, 25% की प्रस्तावित वृद्धि को अनुमोदित करना वाजिब होगा। तथापि, यह देखना आवश्यक है कि क्या अधिशेष कमाने वाली पीओएल और वेयर हाऊसिंग उप-गतिविधियों से उनकी दरों में संशोधन के द्वारा, परस्पर वित्त पोषण के लिए अधिक मात्रा में अंशदान / योगदान की अपेक्षा करनी चाहिए। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.11.6 प्रावधान करती है कि अधिशेष वाली उपगतिविधि सेवा/सुविधा पर वर्तमान स्तर से अधिक बोझ नहीं डाला जा सकता। दूसरे शब्दों में, यदि परस्पर वित्त पोषण पूरी तरह से गायब भी नहीं हो जाता है तो भी इसे वर्तमान स्तर तक सीमित रखना चाहिए।

पीओएल प्रहस्तन गतिविधि को सामान्य कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से अलग किया जा सकता है और यह गतिविधि पहले से अधिशेष कमा रही है। पत्तन के तर्क कि पीओएल प्रहस्तन जीवन रेखा है, पत्तन के लिए वाणिज्यिक रूप से महत्वपूर्ण है और इसके राजस्व पर कोई विवाद नहीं हो सकता, पीओएल (कार्गो) पर, जिसमें एमबीपीटी द्वारा किए गए गतिविधि वर्गीकरण के अनुसार तरल रसायन और खाद्य तेल भी शामिल हैं प्रभर बढ़ाने का प्रस्ताव संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के प्रावधानों की दृष्टि से स्वीकार नहीं किया जा सकता।

यद्यपि वेयर हाऊसिंग गतिविधि की भी समान स्थिति है, यह सामान्यतया, पत्तन में सामान्य कार्गो प्रहस्तन की पूरक बनती है। इसके अतिरिक्त, इस शीर्ष के अन्तर्गत राजस्व का मुख्य स्रोत विलम्ब शुल्क है जिससे दण्डात्मकता की ध्वनि आती है। अतएव, सामान्य कार्गो प्रहस्तन से सम्बंधित सम्पूर्ण स्थिति को समझाते हुए वेयर हाऊसिंग प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि को अनुमत किया गया है।

- (घ) पत्तन और गोदी गतिविधि, सम्पूर्ण रूप में, 162.26 करोड़ रुपये का कुल घाटा दिखाती है। पोत संबंधी प्रभारों में बर्थ किराया गतिविधि 128.65 करोड़ रुपये का कुल घाटा दिखाती है। बर्थिंग और मूरिंग गतिविधि 148.28 करोड़ रुपये का कुल घाटा दिखाती है। ड्राई डॉकिंग गतिविधि 26.66 करोड़ रुपये का कुल घाटा और पोत विखंडन गतिविधि 3.60 करोड़ रुपये का कुल घाटा दिखाती है। नौकर्षण और नौचालन सेवा और पत्तन सेवाएं क्रमशः 49.09 करोड़ रुपये और 95.82 करोड़ रुपये का कुल अधिशेष दिखाती हैं। पत्तन में पोत संबंधी गतिविधि के संदर्भ से इस बात को मान्य किया जाना है कि न्यूनाधिक रूप से पत्तन में प्रवेश करने वाले सभी पोत पत्तन देयताओं नौचालन और नौकर्षण शुल्क और बर्थ किराया प्रभार का भुगतान करते हैं और ऐसी स्थिति में उप-गतिविधियां वित्तीय स्थिति से केवल एकमात्र मार्गदर्शी अवयव नहीं हो सकती। यह ध्यान देने योग्य है कि संशोधन प्रस्ताव के कारण पोत संबंधी प्रभारों में अनुमानित अतिरिक्त राजस्व, 162.26 करोड़ के कुल घाटे के मुकाबले 82.14 करोड़ रुपये आता है। इस दृष्टि से, यह प्राधिकरण पत्तन देयताओं, नौकर्षण और नौचालन तथा बर्थिंग और मूरिंग की वर्तमान दरों के ऊपर 8% की वृद्धि मंजूर करता है यद्यपि पत्तन सेवाएं और नौकर्षण और नौचालन गतिविधि लाभ की स्थिति में है।

- (ङ) पत्तन देयताओं में प्रस्तावित वृद्धि से जेएनपीटी जाने वाले पोतों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा क्योंकि उन्हें एमबीपीटी की सीमाओं के भीतर पड़ने वाले कॉमन एक्सेस चैनल से गुजरना पड़ेगा। ये पोत इस समय, महापत्तन न्याय अधिनियम की धारा 50 ख के प्रावधानों के आधार पर निर्धारित पत्तन देयताओं का 42.50% का भुगतान करते हैं।

एमबीपीटी प्रशुल्क के अनुसार ऐसे पोतों द्वारा आंशिक पत्तन देयताओं के भुगतान के मामले का, पत्तन देयताओं के संशोधन हेतु एमबीपीटी के प्रस्ताव पर नवम्बर 2001 में पारित किए गए आदेश में

व्यापक रूप से विश्लेषण किया गया है। उसके बिन्दुओं पर, पोत संबंधी प्रमारों के संशोधन के लिए एमबीपीटी के प्रस्ताव पर इस प्राधिकरण द्वारा जनवरी 2004 में पारित आदेश में, जोर दिया गया था। दोनों अवसरों पर पत्तन को सलाह दी गई थी कि कॉमन चैनल के उपयोगकर्ताओं के लिए अलग शुल्क निर्धारित किया जाना चाहिए क्योंकि जेएनपीटी पर जाने वाले पोतों द्वारा कॉमन एक्सेस चैनल का उपयोग करना एक नियमित बात बन जाएगी। वैकल्पिक रूप से यह भी सलाह दी गई थी कि एमबीपीटी कॉमन यूजर चैनल पर किए गए व्यय की प्रतिपूर्ति जेएनपीटी से प्राप्त कर सकता है, बजाय इसके कि वह पत्तन देयताएं लगाकर इस प्रकार के व्यय की वसूली करे। कॉमन-यूजर-चैनल का उपयोग करने के लिए अपनाए जाने वाली प्रक्रिया के बारे में एमबीपीटी और जेएनपीटी के बीच 1989 में एक अलग समझौते पर हस्ताक्षर किए गए थे। 17 वर्षों और जेएनपीटी में यातायात की मात्रा / गतिविधि में वृद्धि के बावजूद, इस समझौते (करार) की कोई समीक्षा नहीं की गई है। एमबीपीटी के अनुसार, जेएनपीटी की ओर जाने वाले पोतों की पत्तन देयताओं से लगभग 13.25 करोड़ रुपये की वार्षिक लागत प्रस्तुत नहीं की गई है हालांकि वर्ष 2004 में इसका अनुमान 15.89 करोड़ रुपये आंका गया था।

जब पत्तन से जेएनपीटी जाने वाले पोतों की संख्या और उनका जीआरटी, उनमें से विदेशगामी और तटीय पोतों की अलग-अलग संख्या बताने का अनुरोध किया गया तो एमबीपीटी ने उत्तर दिया कि सूचना जेएनपीटी से मंगवाई गई है और अपेक्षित सूचना आज की तारीख तक भी प्रस्तुत नहीं की गई है। यदि पत्तन देयताओं की दर 8% की वृद्धि कर भी दी जाए, जैसाकि एमबीपीटी ने प्रस्ताव किया है, इस तथ्य के बावजूद कि पत्तन की मल सफाई (कन्जरवेंसी) गतिविधि राजस्व अधिशेष की स्थिति में है, अन्य पत्तन पर जाने वाले पोतों से जो एमबीपीटी की नौचालन और बर्थिंग सेवाएं प्राप्त नहीं कर रहे हैं, एमबीपीटी की बर्थिंग गतिविधियों में घाटे को पूरा करने के लिए अधिक योगदान करते जाने का कोई औचित्य नज़र नहीं आता। यह सुनिश्चित करने के लिए स्वीकृत की गई एमबीपीटी में पत्तन देयताओं में वृद्धि एमबीपीटी की सीमा में प्रवेश करने वाले पोतों पर भी न लगा दी जाए, यह आवश्यक हो जाता है कि तटस्थ राजस्व स्थिति को कायम रखने के लिए ऐसे पोतों से पत्तन देयता वर्तमान 42.50% से घट कर 39.35% कर दी जाए।

- (घ) सम्पदा संबंधी गतिविधि 118.01 करोड़ रुपये का कुल अधिशेष दिखाती है। एमबीपीटी के वर्तमान प्रस्ताव में इस गतिविधि के अन्तर्गत कोई दर संशोधन समाहित नहीं है।
- (छ) रेलवे गतिविधि 110.61 करोड़ रुपये का कुल घाटा दिखाती है। चूंकि वास्तव में, अन्य गतिविधियां रेलवे गतिविधि का परस्पर वित्त पोषण कर रही हैं, एमबीपीटी को चाहिए कि वह समुचित कार्रवाई के लिए यह मामला रेलवे बोर्ड के पास ले कर जाए।
- (ज) लागत स्थिति और अनुमानित अतिरिक्त राजस्व उत्पादन एमबीपीटी के अनुमानों पर आधारित हैं जिसमें बहुत से झोल हैं। न्यासी मंडल द्वारा अनुमोदित प्रस्ताव 90 करोड़ रुपये प्रतिवर्ष का प्रत्याशित अतिरिक्त राजस्व दर्शाता है जो न्यानाधिक रूप से इस प्राधिकरण द्वारा अनुमत की जाने वाली प्रशुल्क वृद्धियों से प्राप्त किया जाएगा। इसके अलावा, पत्तन ने उत्पादकता में सुधार / प्रचालन दक्षता बढ़ाकर और लागत घटाने की मुहीम गंभीरता पूर्वक आरंभ करके राजस्व अंतर को आंशिक रूप से तो पूरा करना चाहिए। पत्तन को अपनी विभिन्न सुविधाओं की उपयोगिता की समीक्षा करनी चाहिए और काल-बाह्य और निष्क्रिय परिसम्पतियां निपटाई जानी चाहिए जिससे पूंजीगत लागत और उपरिव्यय कम होंगे। संक्षेप में, प्रशुल्क वृद्धि से अछूते रह गए राजस्व अंतर को घटाने के लिए प्रभावी प्रचालनीय और प्रबंधकीय नियंत्रण के जरिए पत्तन को गंभीर प्रयास करने चाहिए।

- (xxviii) (क) यद्यपि पत्तन ने, जैसाकि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.19.1, 2.19.2 और 2.19.3 के अन्तर्गत निर्धारित है, डालर मूल्यांकित प्रशुल्क की वसूली के लिए दरमान में कोई प्रावधान शामिल करने को प्रस्ताव नहीं किया है, इस बारे में मानक धाराएं दरमान में जोड़ दी गई हैं।
- (ख) पत्तन को सलाह दी गई थी कि वह, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.18.2 के अनुसार, विलम्बित भुगतानों / धनवापसियों पर दंड ब्याज से संबंधित प्रस्तावित नोट को अद्यतन कर ले। पत्तन ने जवाब दिया कि प्रत्येक वर्ष 1 अप्रैल को प्रचलित "प्राइम लेंडिंग रेट" के आधार पर विलम्बित भुगतानों / धनवापसियों पर दंड ब्याज निर्धारित किया जा सकता है। जैसाकि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.18.2 में दिया हुआ है, दंड ब्याज की दर मास्टेबैंक की पीएलआर से 2% अधिक होनी चाहिए, प्रस्तावित नोट को 11% के प्रचलित पीएलआर के संदर्भ से यथोचित रूप से परिष्कृत कर लिया गया है।
- (ग) मार्गदर्शियों की धारा 2.18.3 के अनुसार, उपयोगकर्ता द्वारा विलम्बित भुगतान पर दंड ब्याज केवल उन मामलों में लागू होगा जो उन मामलों से इतर / अलग होंगे जिनमें महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के प्रावधानों के अनुसार सेवाएं प्राप्त करने से निर्धारित है। चूंकि पत्तन ने यह सशर्तता नहीं जोड़ी है, संबंधित नोट में यथोचित सुधार किया गया है।
- (घ) संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों में उपयुक्त प्रावधानों की ओर संकेत करते हुए, एमबीपीटी से एक सामान्य शर्त जोड़ने का अनुरोध किया गया था कि उपयोगकर्ता से, एक न्यायोचित स्तर से अधिक विलम्ब के लिए, जिसके लिए पत्तन उत्तरदायी हो, प्रभार के भुगतान की अपेक्षा नहीं की जाएगी। दरमान में सामान्य शर्त के तहत संयुक्त धारा जोड़ी गई है।
- (ङ.) जैसाकि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.16.1 से 2.16.3 में दिया गया है, दरमान में इस आशय की सामान्य शर्त जोड़ी गई है कि दरमान में निर्धारित दरें चाहे तो वह निम्नतर दरें प्रभारित कर सकता है और उच्चतर / अधिक रियायतें और छूट अनुमत कर सकता है।
- (च) एमबीपीटी ने गोदियों को वर्गीकृत करने वाली एक व्याख्या के साथ नौसेना गोदी (नेवल डॉक्स) और मझगांव गोदी (माझगांव डॉक) भी सम्मिलित हैं। वर्तमान दरमान में, नौचालन कर्षण नौका सहायता और नौकर्षण के लिए प्रभारों की वसूली से संबंधित खंड 2.1.1 (क) 3 के अन्तर्गत इन गोदियों को एमबीपीटी क्षेत्राधिकार में शामिल करने की पुनर्जांच करने का अनुरोध किया गया तो पत्तन ने उत्तर दिया था कि माझगांव गोदी और नौसेना गोदी दोनों पत्तन / एमबीपीटी की सीमाओं में आते हैं, इन गोदियों से / को आने/जाने वाले अनेक पोत, चैनल, नौचालकों, कर्षण नौकाओं, लोचों इत्यादि नौसेना गोदी और माझगांव गोदी को एमबीपीटी दरमान में शामिल करने की आवश्यकता है। एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर यह प्राधिकरण प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है।
- (xxix) (क) संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 6.10 का अनुपालन करते हुए एमबीपीटी ने जीआरटी वर्गीकरण के तीन स्तरों के तहत नौचालन और नौकर्षण प्रभार प्रस्तावित किए हैं। पत्तन द्वारा किए गए विश्लेषण के अनुसार, दरों के संशोधन पर किसी प्रकार का विचार किए बिना स्लैब प्रणाली लागू करने से (पत्तन को) प्रतिवर्ष 2.31 करोड़ रुपये के राजस्व की हानि होगी।
- (ख) नौचालन तथा नौकर्षण प्रभारों के संशोधन के लिए एमबीपीटी का प्रस्ताव सशर्तताओं में अनेक परिवर्तनों की अपेक्षा करता है। पत्तन ने वर्तमान अनुसूचि को चार श्रेणियों, यथा, (i) समुद्र या धारा से गोदी और व्युत्क्रम में (ii) समुद्र से धारा और व्युत्क्रम में (iii) समुद्र या धारा से गोदियों और व्युत्क्रम और (iv) धारा से गोदी/जवाहर द्वीप/ पीर पाऊ और व्युत्क्रम में तर्क संगत बनाने का प्रस्ताव

किया है। पत्तन ने बताया है कि नौचालन और नौकर्षण प्रभार तय करने के लिए कर्षण नौका सहित या कर्षण नौकासहित अवधारणा का कोई अर्थ नहीं है क्योंकि पोतों को गोदियों में लाने के लिए और पोतों को वहाँ बर्थ पर लगाने के लिए कर्षण नौकाओं की अनिवार्यता आवश्यकता होती है और धारा में पोतों की आवाजाही के लिए किसी कर्षण नौका की आवश्यकता नहीं होती। यहाँ यह ध्यान देना महत्वपूर्ण होगा कि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 6.4 भी प्रवाधान करती है कि नौचालन-सह-नौकर्षण शुल्क में कर्षण नौकाओं की अपेक्षित संख्या का प्रवाधान भी शामिल है। अतएव, यह स्पष्ट है कि धारा द्वारा निर्धारित सिद्धांत पत्तन से, इस पर विचार किए बिना कि उक्त सेवा प्रदान करने के लिए कितने उपकरण लगेंगे, सेवा प्रदान करने की अपेक्षा करता है।

- (ग) एमबीपीटी से यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था कि जब समुद्र या धारा से सीधे गोदियों या जवाहर द्वीप / पीर पाऊ के बीच आने जाने के लिए सापेक्ष दूरी / आवश्यक समय समान नहीं है तो फिर इन आवागमनों के लिए समान दरें क्यों प्रस्तावित की गई हैं। एमबीपीटी के अनुसार एकल दर ही औचित्यपूर्ण है क्योंकि पोतों के गोदियों में (स्थान ग्रहण करने हेतु) पोत के अन्तिम चरण में मुख्य बुनियादी संरचना की आवश्यकता कर्षण नौका और मूरिंग लांच होती हैं और वह भी केवल तब जब पोत गोदियों में किनारे के नजदीक पहुँचता है और ये आवश्यकताएँ समान ही रहती हैं फिर चाहे पोत सीधे समुद्र से अथवा धारा से गोदी में आता है। पत्तन का स्पष्टीकरण उचित जान पड़ता है।
- (घ) पत्तन ने मुख्य इंजन को चालू किए बिना आवागमन के लिए नौचालन और नौकर्षण प्रभारों की दरों से दोगुनी दरें लगाने का प्रस्ताव किया है। इसके अतिरिक्त, जब कोई पोत मुसीबत में हो या अपने इंजन की धकेल शक्ति से हिलडुल न पा रहा हो या कोल्ड-मूव की स्थिति में अतिरिक्त कर्षण नौका किराया लगाने का प्रस्ताव है। चूंकि यह बाद वाला प्रभार बुनियादी प्रभार के अलावा है, एमबीपीटी ने यह स्पष्ट किया है कि उस स्थिति की तुलना में जब एक पोत की सारी प्रणालियाँ, सारे उपकरण संतोषजनक रूप से काम कर रहे हों जितनी कर्षण नौकाओं की आवश्यकता पड़ती हो, उनकी तुलना में कोल्ड मूव जैसी स्थिति में अतिरिक्त कर्षण नौकाएँ प्रदान करने की आवश्यकता पड़ती है और ऐसी ही स्थिति में अतिरिक्त कर्षण नौका प्रभार लागू होगा। एमबीपीटी ने आगे सूचित किया है कि यदि पोत के इंजन पूरी तरह निष्क्रिय हैं तो सामान्य कोल्ड मूव प्रभार लगाए जाएंगे और किसी भी स्थिति में सामान्य प्रभारों के चौगुना प्रभार नहीं लगाए जाएंगे।
- (ङ.) वर्तमान में नौचालन शुल्क में पत्तन के नौचालक की सेवाएँ, अन्तर्गामी और बहिर्गामी आवागमन के लिए कर्षण नौकाओं / लांचों की अपेक्षित संख्या का प्रावधान और उपयोगकर्ता के अनुरोध पर उसी गोदी प्रणाली / खाड़ी में एक स्थलान्तरण शामिल है। एक बर्थ से दूसरे बर्थ पर या बर्थ से उसी गोदी में डाइ डाक पर कर्षण नौका की सहायता या उसकी सहायता के बिना या मुख्य इंजन को चालू करके या उसे छेड़े बिना, निःशुल्क अनुमत है। इसी प्रकार, जवाहर द्वीप / पीर पाऊ स्थित एक बर्थ से दूसरे बर्थ पर स्थलान्तरण और उसी बर्थ पर पोत को विपरीत दिशा में घुमाना भी निःशुल्क अनुमत है। वर्तमान व्यवस्था में एजेंट के अनुरोध पर पोतों को एक गोदी से दूसरी गोदी पर स्थलान्तरित करने के लिए अलग से प्रभार लिया जाता है। एमबीपीटी के वर्तमान प्रस्ताव के अनुसार एक ही गोदी के भीतर प्रति पोत अधिकतम दो स्थलान्तरण निःशुल्क अनुमत हैं किन्तु दो गोदियों के बीच स्थलान्तरण प्रभार्य हैं।

प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 6.4 विनिर्दिष्ट करती है कि सम्मिश्र लेवी में समुचित क्षमता की कर्षण नौकाओं / लांचों की अपेक्षित संख्या के साथ एक अन्तर्गामी और बहिर्गामी आवाजाही और पत्तन की सुविधा के लिए पोतों का स्थलान्तरण सम्मिलित होना चाहिए। यह धारा और आगे विनिर्दिष्ट करती है कि केवल पोतों के अनुरोध पर स्थलान्तरण पर अलग स्थलान्तरण प्रभार लगेगा। यद्यपि वर्तमान व्यवस्था में पत्तन कुछ स्थलान्तरणों को निःशुल्क बताता है, उसकी लागत कहीं और सम्मिलित की गई है। चूंकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित सम्मिश्र नौचालन प्रभारों में स्थलान्तरण प्रभार सम्मिलित हैं, एमबीपीटी से स्थलान्तरण अवयव अलग करने और सम्मिश्र शुल्क की यूनिट दर को

तदनुसार कम करने और सम्बद्ध सशर्तता को समुचित रूप से संशोधित करने का अनुरोध किया गया था। तत्पश्चात् पत्तन ने पोतों की अनिवार्य हलचलों और सन्निहित स्थलान्तरणों का ब्यौरा प्रस्तुत किया है और बताया है कि नौचालन और नौकर्षण की कुल लागत में स्थलान्तरण का अवयव लगभग 5% है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत ब्यौरों के आधार पर वर्तमान सम्मिश्र प्रभार स्थलान्तरण अवयव बाहर निकाल देने के कारण, 5% घटा दिये गये हैं। इस परिष्कार के कारण आय में होने वाली गिरावट अलग से लगाये जाने वाले स्थलान्तरण प्रभारों के समक्ष समायोजित हो जायेगी।

- (च) अनुसूची के साथ वर्तमान सामान्य नोट में सशर्तता है कि जीआरटी के अनुसार लगाये जाने वाले प्रभार न्यूनतम 1000 जीआरटी पर लगाये जायेंगे। पत्तन ने दरमान में इस सशर्तता को कायम रखने का प्रस्ताव किया है। उपयोगकर्त्ताओं के कुछ निकायों ने बताया है कि प्रभार वास्तविक जीआरटी पर लगने चाहिए, न कि न्यूनतम 1000 जीआरटी पर जब पत्तन से व्यापार जगत के अनुरोध पर विचार करने का निवेदन किया गया तो उसने उत्तर दिया कि सन्निहित सुनिश्चित लागत की उगाही के लिए इस सशर्तता को कायम रखा जाये। चूंकि इसका राजस्व प्रभाव बहुत ही कम है, यह प्राधिकरण न्यूनतम 1000 जीआरटी पर प्रभार लगाने की सशर्तता को हटाता है।
- (XXX) (क) एमबीपीटी ने एक सशर्तता शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि "अग्निग्रस्त पोत के लिए एक कर्षण नौका की सेवाओं के प्रभार तब देय होंगे, यदि अग्निग्रस्त पोत अतिरिक्त कर्षण नौका की सेवाओं की मांग करे या उप-संरक्षक या उसके द्वारा नियुक्त अधिकारी अतिरिक्त कर्षण नौका की सेवाओं को आवश्यक समझता है।" यह तार्किक नहीं लगता है क्योंकि एक उपयोगकर्त्ता को अतिरिक्त प्रभार भुगतान करने के लिए केवल तभी कहना चाहिए, जब सेवाओं की मांग उसके द्वारा दी गई हो। यदि पत्तन अपने-आप आवश्यक सुविधायें उपलब्ध कराता है तो इसे बुनियादी प्रभारों में समाहित कर लिया समझ लेना चाहिए। वर्तमान शर्त कि ऐसी स्थिति में प्रभार केवल तभी देय हैं, जब अग्निग्रस्त पोत अतिरिक्त कर्षण नौका की सेवाओं की मांग करता है, को कायम रखा जाता है। इसी प्रकार अग्नि सेवा और फायर फ्लोट वैसल्स संबंधी प्रस्तावित प्रावधान उपरोक्तानुसार संशोधित किए जाते हैं।
- (ख) एक सशर्तता कि "जवाहर द्वीप / पीर पाऊ में किसी पोत की हाजिरी देने वाली कर्षण नौका के प्रभार देय हो जायेंगे यदि, पोत अतिरिक्त कर्षण नौका की सेवाओं की मांग करेगा या उप-संरक्षक या उसके द्वारा नियुक्त अधिकारी अतिरिक्त कर्षण नौका की सेवाओं को आवश्यक समझता है," को शामिल करने के लिए एमबीपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित नहीं किया जाता है और वर्तमान शर्त कि ऐसी स्थिति में प्रभार केवल तभी देय होंगे यदि अतिरिक्त कर्षण नौका के लिए पोत मांग करता है।
- (ग) एमबीपीटी ने, पत्तन की सीमाओं के बाहर नौ चालक / मास्टर नौ चालक द्वारा सेवाएँ प्रदान करने के लिए और पत्तन सीमाओं के भीतर पोत की आवाजाही के निरस्त होने के मामले में उस पर हाजिर होने और रुकने संबंधी शुल्क में भरपूर वृद्धि (विदेशगामी पोतों के मामले में 263 प्रतिशत और तटीय पोतों के मामले में 108 प्रतिशत) वृद्धि का प्रस्ताव किया है। यद्यपि पत्तन द्वारा लागत ब्यौरे प्रस्तुत नहीं किए गये हैं, इसने सूचित किया है कि शुल्क में प्रस्तावित वृद्धि इस प्रकार की घटनाओं को हतोत्साहित करने के लिए पत्तन द्वारा दिए गए कारण से प्रस्ताव को अनुमोदित किया जाता है।
- (घ) बोलार्डपुल टैस्ट करने के लिए वर्तमान दर अमरीकी डालर 97.5 और रुपये 9496.20 की तुलना में विदेशगामी पोतों के लिए अमरीकी डालर 321.50 और तटीय पोतों के लिए रुपये 8389.79 पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया है। विदेशगामी पोतों के लिए दरों में अत्यधिक वृद्धि का औचित्य बताने के लिए जब अनुरोध किया गया तो, पत्तन ने सूचित किया कि इरादतन वृद्धि केवल 8% है। प्रस्तावित दरों को तदानुसार सुधार लिया गया है।

- (ड.) एमबीपीटी ने कचरा संग्रहण सुविधा के लिए प्रभारों में 8% की वृद्धि (रु. 937.50 प्रति दिन से रु. 1012.50 प्रति दिन) करने का प्रस्ताव किया है। एमबीपीटी ने एक लागत विवरणी प्रस्तुत की है जो बताती है कि यह सेवा पत्तन द्वारा एक ठेकेदार के माध्यम से प्रदान की जाती है। यद्यपि लागत विवरणी प्रति दिन की लागत थोड़ी कम बताती है, यह प्राधिकरण 8% की वृद्धि अनुमोदित करने की इच्छुक है क्योंकि पत्तन और गोदी सुविधा की यह सम्पूर्ण गतिविधि इस समय घाटे में चल रही है।
- (xxxi) (क) लंगरगाह प्वाइंट्स के उपयोग के लिए पत्तन इस समय, लंगरगाह की स्थिति के आधार पर 3 दिन / 5 दिन की निःशुल्क अवधि प्रदान करता है और अनुमय निःशुल्क अवधि के बाद उपयोग के लिए लंगरगाह प्रभार प्रति घंटा आधार पर लगाये जाये हैं। पत्तन ने निःशुल्क अवधि वापिस लेने का और प्रति घंटा लंगरगाह प्रभार बढ़ाने का (लंगरगाह प्वाइंट पर निर्भर करते हुए 70% से 1100% तक) बढ़ाने का प्रस्ताव किया है। निःशुल्क अवधि इस आधार पर वापिस लेने का प्रस्ताव कि धारा में लंगरगाह बर्थ के जैसे होते हैं, व्यवस्थित लगता है। इसके अतिरिक्त इस समय प्रभार प्रति घंटा आधार पर लगाये जाते हैं, इसका अर्थ हुआ कि सुविधा का उपयोग करने वाले पोत और बार्जेज को वहाँ ठहरने की केवल वास्तविक अवधि के लिए ही, भुगतान करना होगा, न कि विगत में न्यूनतम 24 घंटे की अवधि के लिए। यह भी ध्यान देने योग्य है कि लंगरगाह प्वाइंटों पर ठहरने के लिए कोई अन्य पत्तन निःशुल्क अवधि अनुमत नहीं करता, तथापि पत्तन ने लंगरगाह प्रभारों में 70% से 1100% तक प्रस्तावित वृद्धि के लिए कोई लागत विवरणी प्रस्तुत नहीं की है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत की गई सीमित सूचना के आधार पर यह प्राधिकरण अन्य पोत संबंधी प्रभारों के मामलों के समान इस मामले में वर्तमान दरों में 8% की वृद्धि अनुमोदित करता है।
- (xxxii) (क) एमबीपीटी ने पोतों के आगमन पर, माह में एक बार प्रभार लगाने की वर्तमान बारम्बारता के स्थान पर पोतों के प्रत्येक प्रवेश पर पत्तन देयताएँ लगाने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने सूचना दी है कि प्रति प्रवेश आधार पर पोतों से पत्तन देयता के रूप में होने वाली आय लगभग 3 करोड़ रुपये प्रति वर्ष बढ़ जायेगी। अच्छा यह होता कि प्रभार की यूनिट में परिवर्तन यूनिट दर में कमी के साथ आता। चूंकि पत्तन और गोदी सुविधा सम्पूर्ण रूप में घाटे में है, पत्तन ने पत्तन देयताओं की वसूली की बारम्बारता में परिवर्तन के कारण यूनिट दर में समायोजन करना आवश्यक नहीं समझा। यहाँ यह बताना उपयुक्त होगा कि एमबीपीटी में पत्तन देयताओं की लेवी की यूनिट में परिवर्तन का मुद्दा काफ़ी समय से लम्बित है और इस तरह की तर्क संगतता को अनिश्चित काल के लिए टालने में कोई औचित्य नज़र नहीं आता। प्रभावित की गई तर्कसंगतता से पोतों की कुछ श्रेणियों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ सकता है जो प्रशुल्क तर्कसंगतता के लिए व्यापक कार्य में अपरिहार्य जैसा हो जाता है।
- (ख) पत्तन देयता अनुसूची के नीचे नोट 2 में पत्तन ने एक सशर्तता शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि बंटे हुए बेलास्ट वाले तेल टैंकरों के लिए घटी हुई सकल टनेज जो इंटरनेशनल टनेज सर्टिफिकेट के रिमार्क्स कालम में दी गई है, को पत्तन देयताएँ लगाने के लिए न कि टनेज आधारित अन्य शुल्कों के लिए उसका सकल टनेज माना जायेगा। पत्तन ने, नौ सेना पोतों और सरकारी पोतों को पत्तन देयताओं के भुगतान से छूट देने का भी प्रस्ताव किया है। उपरोक्त प्रस्ताव अनुमोदित हैं।
- (xxxiii) वर्तमान व्यवस्था में युद्ध के पोतों से नौचालन, कर्षण नौका सहायता, नौकर्षण इत्यादि हेतु वसूली के लिए शुल्क और प्रभार विनिर्दिष्ट करने वाले अलग उपखंड मौजूद हैं। पत्तन ने, उन पर लगाये जाने के लिए प्रभार विनिर्दिष्ट किये बिना इस खंड को हटाने का प्रस्ताव किया है। पूछताछ करने पर पत्तन ने बताया है कि इस प्रकार के जलयानों को वही सब प्रभार लगाये जायेंगे, जो कार्गो पोतों पर लगाये जाते हैं।
- (xxxiv) (क) पत्तन ने जनरल लैंडिंग डेट (जीएलडी) घोषित करने से संबंधित वर्तमान नोट को निकालने का प्रस्ताव किया है। वर्तमान नोट के अनुसार किसी पोत से उतारे गये कार्गो के लिए जीएलडी की घोषणा यातायात विभाग द्वारा की जायेगी, जो वह दिन होगा, जिस दिन पोत के कार्गो का कम से

कम दो तिहाई कार्गो उतारा जायेगा। निःशुल्क भण्डार अवधि आरम्भ होने के लिए जीएलडी संदर्भ तिथि है। इस व्यवस्था से कुछ असुविधाएँ भी हैं जैसे कि जीएलडी के बाद उतारे एक तिहाई शेष कार्गो के लिए विशेष उत्तराई तिथि की घोषणा करने के लिए बहुत जटिल प्रक्रिया का पालन करना होगा। जीएलडी का अनुसरण करने की बजाय पत्तन ने वैसल-काम्पिटेशन डेट की अवधारणा आरम्भ करने का प्रस्ताव किया है जिसके द्वारा निर्धारित निःशुल्क अवधि आरम्भ करने और विलम्ब शुल्क / भण्डारण प्रभार लगाने के लिए वह तिथि सुनिश्चित की जायेगी जिस तिथि को पोत का आयात प्रचालन सम्पूर्ण हो जायेगा।

- (ख) एमबीपीटी ने आयात और निर्यात के लिए वर्तमान विभेदीय पोत घाट प्रभार दरें छोड़ने का प्रस्ताव किया है और एक साझा दर (लोहा और इस्पात सामग्रियों के बारे में छोड़कर) प्रस्तावित की है। पत्तन के अनुसार यह कवायद दरों के मानकीकरण और सरलीकरण के लिए तथा, वर्ष 2004-2005 के यातायात आंकड़ों के आधार पर आयात या निर्यात की प्रबलता पर विचार करने के बाद की गई है। एक विशेष प्रश्न पर पत्तन ने बताया है कि व्यापारिक दृष्टि से इस्पात कार्गो के बारे में अपवाद रखा गया है। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 4.3 के अनुसार तटीय कार्गो के लिए रियायती पोत घाट प्रभार प्रस्तावित किये गये हैं (लोहे और इस्पात को छोड़कर) आयात और निर्यात के लिए साझा पोतघाट दर अपनाने हेतु पत्तन का प्रस्ताव अन्य महा पत्तनों में प्रचलित प्रशुल्क व्यवस्था के अनुरूप है और इसलिए अनुमोदित किया जाता है। लोहा और इस्पात के मामले में पत्तन ने इस यातायात के वाणिज्यिक महत्व के कारण आयात और निर्यात के लिए विभेदीय दरों को जारी रखने का प्रस्ताव किया है। तथापि वर्तमान मूल्याधारित लेवी को भार आधारित पोत घाट प्रभार के रूप में परिवर्तित करने का प्रस्ताव किया गया है। प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।
- (घ) एमबीपीटी ने जिन्सवार विलम्ब शुल्क प्रभार प्रस्तावित किया है। इसका परिणाम होगा कि वर्तमान में प्रचलित एक समान विलम्ब शुल्क दर के स्थान पर विभिन्न जिन्सों के लिए विभिन्न विलम्ब शुल्क दरें लगाई जायेंगी। इसका एक अन्य परिणाम आयात विलम्ब शुल्क के बराबर निर्यात विलम्ब शुल्क लगाया जाना होगा (जबकि वर्तमान दरमान में निर्यात विलम्ब शुल्क आयात विलम्ब शुल्क से कम है)। पत्तन ने आयात के लिए 3 दिन और निर्यात के लिए 7 दिन विलम्ब शुल्क रहित अवधि प्रस्तावित की है। पत्तन से वह आधार स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया है जिस पर ये दरें आकलित की गई हैं, इसके साथ ही भाव विश्लेषण विवरणी प्रस्तुत करने के लिए भी अनुरोध किया गया था। पत्तन ने प्रभाव विश्लेषण विवरणी तो प्रस्तुत नहीं की किन्तु यह उत्तर दिया कि पोतघाट मामले के समान कार्गो की प्रबलता के अनुसार जिन्सवार विलम्ब शुल्क की दरें प्रस्तावित की गई हैं। विलम्ब शुल्क प्रभार गोदी क्षेत्र में काबिज रहने के लिए लगाया जाता है और वर्तमान में यह प्रभार सभी सामानों के विषय में प्रति टन प्रति दिन आधार पर एक समान दर से लगाया जाता है। जिन्सवार विलम्ब शुल्क लगाने हेतु पत्तन के प्रस्ताव के कारण राजस्व पर पड़ने वाले प्रभाव के आंकड़ों के अभाव में यह प्राधिकरण इस प्रस्ताव पर इस स्थिति में अपना अनुमोदन प्रदान करने की मोड़ पर नहीं है। तथापि वर्तमान दर में, कार्गो संबंधी गतिविधियों के विषय में लिए गए सामान्य निर्णय के अनुरूप 25% की वृद्धि स्वीकृत की जाती है।
- (ङ.) इस समय तट पर एकत्रित झाड़न, पोत के बेलास्ट और इंजीनियरिंग सामग्री, बंकरों, गोदियों में जलयानों हेतु भण्डार और मरम्मत के लिए मशीनों, नाविकों के बैगेज जिसमें उनके व्यक्तिगत सामान हों, डाक, डाक में आने जाने वाले पार्सलों और कूटनीतिक थैलों इत्यादि पर कोई पोत घाट भाड़ा वसूल नहीं किया जाता है। पत्तन ने बंकरों के अलावा ये सारी मदें प्रस्तावित खंड 1(क) में सम्मिलित की हैं, जिनके द्वारा इन सभी वस्तुओं को पोत घाट भाड़ा और विलम्ब शुल्क के मुगतान से मुक्त किया जायेगा। पत्तन ने बंकरों पर, लागू सामान्य पोत घाट किराये का 50% लगाने का प्रस्ताव किया है। यद्यपि पत्तन द्वारा अपेक्षित लागत ब्यौरे प्रस्तुत नहीं किए गए हैं, उसने इंगित किया है कि बंकर पत्तन की बुनियादी संरचना, सड़कें, पोत घाट इत्यादि का उपयोग करते हुए प्रदान किये जाते हैं और बंकरों की आपूर्ति को भी नियमित करना आवश्यक है। यद्यपि यह स्पष्ट

नहीं है कि प्रभार लगाने पर यह आपूर्ति कैसे विनियमित हो जायेगी, यह एक तथ्य है कि चैन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) और न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) पोतों को आपूर्ति किये गये इंधन पर बंकरिंग प्रभार लगाते हैं। इसके साथ-साथ बंकरों पर प्रभार लगाने के पत्तन के प्रस्ताव पर किसी भी उपयोगकर्ता निकाय ने कोई आपत्ति दर्ज नहीं की है। बंकरों पर सामान्य पोत घाट प्रभार का 50% प्रभार लगाने हेतु पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।

- (च) कोई विश्लेषण प्रस्तुत किए बिना पत्तन ने पुष्टि की है कि पोत घाट प्रभार प्रहस्तन की लागत और कार्गो के प्रहस्तन तथा भण्डारण के समय अपेक्षित विशेष देखभाल की लागत के आधार पर, जैसा कि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 4.2.2 में निर्धारित किया गया है, प्रस्तावित किये गए हैं।
- (छ) तेल की खली / पशु चारा और चीनी / शक्कर की मदों के बारे में प्रस्तावित पोत घाट दरें निर्यात के लिए वर्तमान दर (रु. 6.90 प्रति टन) से बहुत अधिक और आयात के लिए वर्तमान दर (रु. 27.60 प्रति टन) से बहुत कम हैं। जब ये दरें प्रस्तावित करने का आधार स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया तो पत्तन ने सूचित किया कि दरें रु. 16.10 प्रति टन निर्धारित की गई हैं क्योंकि अधिकतर कार्गो निर्यात प्रबलता वाला होता है और प्रचालन बहुत अधिक घाटे वाले हो रहे हैं। उपयोगकर्ता निकायों ने भी कोई आक्रोश व्यक्त नहीं किया है इसलिए प्रस्तावित दर अनुमोदित की जाती है।
- (ज) इस प्राधिकरण के आदेश संख्या टीएनपी/27/2004-एमबीपीटी, दिनांक 1 अक्टूबर 2004 द्वारा एमबीपीटी को अर्जित अनुभव के आधार पर सलाह दी गई है कि वह प्रशुल्क की सामान्य समीक्षा के समय मोटर गाड़ियों की विभिन्न श्रेणियों के लिए यूनिट आधारित पोत घाट दरें निर्धारित करे। इस मद के लिए वर्तमान मूल्य आधारित दरें भी, बिना कोई कारण बताये कायम रखने के लिए प्रस्तावित की गई हैं। पत्तन से अनुरोध किया गया था कि वह बताये कि इस प्राधिकरण के निदेशों का अनुपालन क्यों नहीं हुआ। पत्तन ने उत्तर दिया है कि चूंकि वाहन का वजन वाहन की किस्म, ब्रांड, विभिन्न अंतः निर्मित सुविधाओं और मशीनरी तथा प्रदत्त विशिष्ट आरामदायक सुविधाओं तथा प्रदान की जाने वाली सेवाओं के आधार पर घटता बढ़ता है। इसलिए प्रति यूनिट आधार पर पोत घाट प्रभार की वसूली व्यावहारिक नहीं है। पत्तन के उत्तर पर विचार करने के बाद मूल्याधारित दरें कायम रखने के लिए पत्तन के प्रस्ताव को वर्तमान प्रशुल्क चक्र के लिए अनुमत किया जाता है। पत्तन ने मोटर गाड़ियों के यातायात को प्रदान की जाने वाली और इस प्राधिकरण के आदेश संख्या टीएनपी/27/2004-एमबीपीटी, दिनांक 1 अक्टूबर 2004 द्वारा अनुमोदित अतिरिक्त सुविधायें (एमबीपीटी का निजी मार्ग, रेल रैम्प, 30 दिन तक विलम्ब शुल्क के बिना पोतान्तरण पूर्व भण्डार सुविधा, जल आपूर्ति और गोदियों के भीतर संयंत्रों की रीसाइकिलिंग का निःशुल्क उपयोग) विनिर्दिष्ट करने वाले नोट को निकाल देने का प्रस्ताव किया है। चूंकि दर अक्टूबर 2004 में, पत्तन द्वारा ऊपर वर्णित सुविधाओं के प्रावधान के अधीन तय की गई थी, ये अतिरिक्त सुविधायें व्यापार जगत को प्रदान करने वाले प्रावधान के अधीन पोत घाट प्रभार लगाना लाने के लिए दरमान में नोट को कायम रखना आवश्यक है।
- (झ) पत्तन ने मुंबई पत्तन से इतर पत्तनों से चलने वाले या उन पत्तनों को जाने वाले तथा धारा में प्रहस्तित कार्गो के लिए जिन्सवार लाइटरेज प्रभार लगाने हेतु एक नया उपखंड शामिल करने का प्रस्ताव किया है। एमबीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह उस आधार का औचित्य बताये जिस पर 20, 25 और 30 रुपये प्रति मीट्रिक टन की दर आकलित की गई है इसके साथ ही वह अपेक्षित गणना पत्रक और ऐसे प्रचालनों के लिए प्रदत्त सेवाओं का विवरण जो दरमान के अन्तर्गत देय किसी अन्य प्रभार में समाहित नहीं होती हैं, प्रस्तुत करे। एमबीपीटी से प्रहस्तित लाइटरेज कार्गो की जिन्सवार मात्रा तथा इस गतिविधि के अन्तर्गत पिछले तीन वर्षों में उत्पन्न आय और अगले तीन वर्षों में अनुमानित आय का विवरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। पत्तन द्वारा ऐसा कोई विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया गया। एमबीपीटी ने आग्रह किया है कि ये कार्गो संबंधी प्रभार हैं। पत्तन द्वारा कायम रखे गये अब तक के दृष्टिकोण में यह सम्पूर्ण परिवर्तन है और अपनाये जाने वाले इस

नये सिद्धांत के लिए कोई तर्क नहीं समझाया गया है। एमबीपीटी के उस कथन की दृष्टि से कि लाइटरेज देयताएँ कार्गो संबंधी प्रभार हैं, यह मुद्दा फिर से खड़ा हो गया है कि लाइटरेज देयताओं को कार्गो संबंधी प्रभारों के रूप में वर्गीकृत किया जाये या पोत संबंधी प्रभारों के रूप में। मानसा से प्राप्त एक अभ्यावेदन पर कार्रवाई करते हुए इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/98/2001/एमबीपीटी, दिनांक 21-05-2002 के माध्यम से सुस्पष्ट निर्णय दिया है। एमबीपीटी द्वारा उस समय अपनाये गये दृष्टिकोण का समर्थन करते हुए इस प्राधिकरण ने तब कहा था कि सुपुर्दगी के परस्पर सहमत स्थान पर सवाल को सुपुर्द करना और कार्गो को लंगरगाह पर उतारना संवाहक की जिम्मेदारी है। इस संदर्भ में पोत को अनुबंधीय अनिवार्यता निमाने के लिए देखा जा सकता है। यदि यह मान भी लिया जाता है कि इस प्रकार का प्रचालन प्रेषिती के अनुरोध पर होता है, पोत के अतिरिक्त कोई और इस अनुरोध के लिए सहमत नहीं होगा। चूंकि कोई नई बात या तर्क समझाया नहीं गया है, पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधित व्यवस्था को अनुमोदन प्रदान करने के लिए कोई कारण दिखाई नहीं पड़ता है। यहाँ यह स्पष्ट किया जाना है कि इस प्राधिकरण को जीआरटी आधार के स्थान पर प्रति मीट्रिक टन आधार पर प्रभार निर्धारित करने में किसी प्रकार का संकोच या संशय नहीं है, बशर्ते इसके द्वारा एमबीपीटी बेहतर नियंत्रण प्रदर्शित करता दिखाई पड़े। तथापि, बोझ को कार्गो हिलों की तरफ झकेले जाने को तब तक स्वीकार नहीं किया जा सकता जब तक इस विषय में पिछले निर्णय में कोई खामी सामने स्पष्ट रूप से नहीं लाई जाती है। एमबीपीटी इस मुद्दे पर और अधिक विचार-विमर्श करे और यदि आवश्यक हो तो एक अलग प्रस्ताव लेकर आये। तब उन्हें यह भी बताना होगा कि कैसे और किससे ये प्रभार वसूले जायेंगे।

(जें) वर्तमान व्यवस्था में, पोत के कार्गो को काटने-छाटने या पुनः व्यवस्थित करने के लिए या तो ओवर साइड से या ओवर डॉक्स / व्हार्स से मजदूरी द्वारा एक पोत के एक हैच से उतारे गए और एक अन्य हैच में पुनः पोतान्तरित किए गए कार्गो पर कोई पोतघाट भाड़ा नहीं लगता बशर्ते, परवर्ती मामले में इसे पोतघाट पर 24 घंटे से अधिक नहीं रहने दिया जाए और (इस प्रचालन में) पत्तन के मजदूर उपयोग न किए गए हों। जब कभी ऐसा कार्गो पोतघाट में 24 घंटों से भी अधिक रह जाता है पोतान्तरण कार्गो पर लगने वाले प्रभार वसूल किए जा सकेंगे। अब, वर्तमान धारा में प्रावधान को हटाकर ऐसे मामलों में पूरा पोतघाट भाड़ा लगाने का प्रस्ताव किया गया है। प्रस्तावित संशोधन को समर्थन प्रदान करते हुए, एमबीपीटी ने उल्लेख किया है कि जब पोत कार्गो को एक हैच से दूसरे हैच पर उतारते चढ़ाते हैं तो बर्थ की उत्पादकता की हानि होती है और ऐसे पोतों द्वारा बर्थ अधिक समय कब्जे में किए रहने की संभावना रहती है। पत्तन के अनुसार, प्रस्तावित सुधार / संशोधन उत्पादकता क्षति की प्रतिपूर्ति के लिए है। कार्गो उतारने और पुनः लदान का प्रचालन बर्थ पर ही होता है और इस प्रकार के प्रभार बर्थों पर अनुत्पादक प्रचालनों को हतोत्साहित करने का काम करेंगे। साफ-साफ शब्दों में कहें तो समाहित प्रचालन सही अर्थ में पोतान्तरण प्रचालन नहीं है जो इसे रियायती व्यवहार के लिए योग्यता प्रदान करेगा। अतएव, प्रस्तावित परिवर्तन को अनुमोदित किया जाता है।

(ट) इस समय, किसी पोत/बार्ज से एक अन्य पोत/बार्ज पर, ओवर साइड उतारे गए कार्गो पर कोई पोतघाट भाड़ा नहीं लगाया जाता है। इसी प्रकार, किसी पोत/ बार्ज से किसी अन्य पोत/बार्ज पर प्राप्त किए गए ओवर साइड कार्गो पर कोई पोतघाट भाड़ा नहीं लगाया जाता है। यह बताते हुए कि पत्तन में कार्गो ओवर साइड डिस्चार्ज प्रचालन बहुत बढ़ गए हैं, एमबीपीटी ने अप्रैल 2006 में ओवरसाइड प्रचालनों के लिए रु. 130/- प्रति टन की दर से तदर्थ प्रभार लगाने के लिए अनुमोदन मांगा था। ऐसी लेवी हेतु प्रावधान के लिए सशर्तता में संशोधन हेतु प्रस्ताव लाने के अलावा, पत्तन ने नोट का औचित्य सिद्ध करने के लिए कोई उपयुक्त विवरण प्रस्तुत नहीं किया। संबद्ध उपयोगकर्ताओं से इस प्रकार के प्रभार हेतु सहमति के अभाव में तदर्थ दर पर विचार नहीं किया जा सका।

इसके अलावा परामर्शी प्रक्रिया के अन्तर्गत उपयोगकर्ता निकायों में परिपत्रित पत्तन का सामान्य दर संशोधन प्रस्ताव में ओवरसाइड प्रचालनों के लिए कोई प्रभार लगाने का कोई प्रस्ताव नहीं था। पत्तन ने भी 29 जून 2006 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में यह मुद्दा नहीं उठाया। ऐसी स्थिति में, यह प्राधिकरण इस मुकाम पर इस प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करने में असमर्थ है। यदि आवश्यक समझे तो पत्तन एक अलग प्रस्ताव लेकर आए जिसके साथ सभी आवश्यक लागत विवरणियाँ और प्रस्ताव का औचित्य संलग्न हो।

- (ठ) वर्तमान दरमान पत्तन को, सीमा शुल्क अधिनियम 1962 की धारा 49 के अन्तर्गत, गोदियों से मुक्त कराए गए कार्गो पर रु. 43.70 प्रति टन की दर से पोतघाट भाड़ा और प्रयोज्य विलम्ब शुल्क लगाने की अनुमति प्रदान करता है। एमबीपीटी ने प्रस्ताव किया है कि इस नोट को हटा दिया जाए क्योंकि उसके पास कोई बॉन्डेड वेयर हाउस नहीं है और संदर्भित प्रावधान निरर्थक हो गया है। प्रस्तावित हटाए जाने को अनुमोदित किया जाता है।
- (ड) वर्तमान में, कार्गो की प्रकृति का विचार किए बिना, पोतान्तरण पर पोतघाट भाड़ा और विलम्ब शुल्क प्रति टन आधार पर लगाए जाते हैं। पत्तन ने सशर्तता में संशोधन के लिए प्रस्ताव किया है जिसके द्वारा पोतान्तरण कार्गो पर यदि वह उसी पोत / एक अन्य पोत से उतारा और पुनः चढ़ाया जाता है तो दोनों हलचलों के लिए एकल पोतघाट भाड़ा लगेगा और विलम्ब शुल्क की अनुसूची के अनुसार विलम्ब शुल्क लगाया जाएगा। जहाँ मूल्याधारित दरें विनिर्दिष्ट की गई हैं, प्रति टन दर पर लेवी लगाने की विधि जारी रहेगी। प्रस्ताव स्वीकार किया जाता है।
- (ढ) पत्तन ने एक सशर्तता लागू करने का प्रस्ताव किया है जो बताती है कि पोतघाट अनुसूची में किसी भी कार्गो को अविनिर्दिष्ट श्रेणी के अन्तर्गत वर्गीकृत करने से पहले संबंधित सीमा शुल्क वर्गीकरण यह जानने के लिए देखा जायेगा कि क्या वह कार्गो वर्गीकृत भी किया जा सकता है। पत्तन को प्रस्तावित धारा अधूरी है। प्रस्ताव को संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 4.2.3 के अनुसार बनाने के लिए सशर्तता को दोबारा से ठीक-ठीक लिखा गया है।
- (ण) वर्तमान व्यवस्था के अनुसार, महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 61 या 62 के अन्तर्गत बेचे गए सभी सामान को बिक्री की तिथि की पुष्टि के बाद से पांच दिन का विलम्ब शुल्क मुक्त भंडारण अनुमत है और निःशुल्क दिवसों की गणना करने के लिए रविवार और गोदी की छुट्टी के दिन छोड़े जाने हैं। पत्तन ने इस धारा में इस आशय का संशोधन करने का प्रस्ताव किया है कि महा पत्तन अधिनियम 1963 की धारा 61 या 62 के अन्तर्गत, पत्तन प्रशासन द्वारा सभी सामान, जब बेच दिया जाए तो एमबीपीटी द्वारा बिक्री की पुष्टि की तिथि से 10 दिन की निःशुल्क अवधि अनुमत की जाएगी और निःशुल्क अवधि की समाप्ति पर छुड़ाए न गये सामान पर सुपुर्दगी की तिथि तक रु. 125/- प्रति टन प्रति दिन की दर से विलम्ब शुल्क वसूल किया जाएगा। प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।
- (त) मुंबई हाई क्षेत्र और शहरी टर्मिनल के बीच ऑफ शोर और ऑन शोर तेल और गैस पाइप लाइन बिछाने देने की अनुमति प्रदान करने के लिए सैद्धांतिक पोतघाट प्रभार के जरिए एमबीपीटी द्वारा वे लीव शुल्क और प्रतिपूर्ति की मद में प्रभार लगाने का मुद्दा ओएनजीसी द्वारा उठाया गया है। यह मामला एमबीपीटी के पास भेजा गया जिसने उत्तर दिया कि ओएनजीसी द्वारा उठाए गए मुद्दे एमबीपीटी के प्रस्तावित दरमान में समाहित कोई मद नहीं हैं और ये प्रभार अन्तर मंत्रालयों की बैठकों के आदेशानुसार एमबीपीटी और ओएनजीसी के बीच हुए सहमति पत्र के अनुसार लगाए गए हैं और ओएनजीसी द्वारा उठाए गए मुद्दों पर ओएनजीसी और एमबीपीटी के बीच सहमति पत्र हस्ताक्षर किए जाने के समय पहले ही ध्यान दिया गया है। प्रतिपूर्ति प्रभार, एमबीपीटी द्वारा, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित पोतघाट दर की एक प्रतिशतता के रूप में लगाया जाता है। यद्यपि यह स्पष्ट नहीं है कि यह प्रभार लगाने की एवज में एमबीपीटी द्वारा कोई सेवा प्रदान की जाती है या

नहीं। यदि प्रतिपूर्ति प्रभार व्यापार करने का अधिकार अनुमत करने के लिए लगाया गया है तो यह रायल्टी के सदृश्य हो सकता है जिस मामले में सरकार की विशिष्ट अनुमति आवश्यक होती है। इस प्राधिकरण ने पहले ही पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) का इस मुद्दे की यह सुनिश्चित करने के लिए जाँच करने का अनुरोध किया है कि क्या संबंधित भुगतान एक प्रशुल्क मद तो नहीं हो जाएगी जिसको टीएमपी द्वारा विनियमित किए जाने की आवश्यकता पड़े। जहाँ तक वे-लीव-प्रभार का संबंध है, यह पत्तन की सम्पत्ति के उपयोग करने का शुल्क है और यह सम्पत्ति पत्तन की सीमाओं के भीतर है। चूंकि महा पत्तन न्यास अधिनियम की धारा 49 केवल इस प्राधिकरण को ही ऐसे प्रभार निर्धारित करने की शक्ति प्रदान करती है, अन्तर मंत्रालयीन बैठक में लिए गए निर्णय को कानूनी ढांचे में लाना ही होगा ताकि ऊपर वर्णित प्रावधानों को पूरा किया जा सके। यह स्थिति भी सरकार के संज्ञान में लाई गई है।

- (xxxv) (क) पत्तन ने निर्यात संग्रह के संवर्धन के लिए कुछ विशिष्ट क्षेत्रों में अधिकतम निःशुल्क दिन प्रदान करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने यह भी बताया है कि ये प्रावधान कुछ विशिष्ट क्षेत्रों में विशिष्ट कार्गो के निर्यात कार्गो के संग्रह के लिए लागू है और इस प्रकार सभी जिन्सों के लिए लागू नहीं है। पत्तन ने आगे बताया कि शिपर्स, उनकी एसोसिएशनों, पोत एजेन्टों, क्लीयरिंग एजेन्टों इत्यादि को परिपत्र द्वारा सूचित किया जाएगा और समय-समय पर आवश्यकतानुसार प्रचार भी किया जाएगा। प्रस्ताव स्वीकृत किया जाता है।
- (ख) एमबीपीटी को दरमान में यह बताने वाली सशर्तता डालने की सलाह दी गई थी कि आयात और निर्यात दोनों कार्गो/कन्टेनर पर विलम्ब शुल्क उस अवधि के लिए नहीं प्रोद्भूत होगा जिस अवधि में पत्तन उपयोगकर्ता के अनुरोध पर कार्गो/कन्टेनर सुपुर्द करने/पोतान्तरित करने की स्थिति में न हो। एमबीपीटी ने उत्तर दिया कि वह मामले के गुण-अवगुणों के आधार पर विलम्ब शुल्क की माफी/वापसी पर अवश्य विचार करता है और इस प्रकार दरमान में सामान्य धारा की कोई आवश्यकता नहीं है। एमबीपीटी का उत्तर स्वीकार्य नहीं है और इस बारे में एक उपयुक्त शर्त दरमान में शामिल की गई है जो संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.15 में सुनिश्चित सिद्धांतों में से निःसृत होती है। संयोगवश, ऐसा ही प्रावधान कुछ अन्य पत्तन न्यासों तथा निजी टर्मिनलों के दरमान में शामिल कर लिया गया है।
- (ग) यद्यपि, पत्तन ने कार्गो प्रहस्तन की मुख्य गतिविधि के अन्तर्गत दरों में 25% की सामान्य वृद्धि मांगी है, पत्तन ने कार्गो प्रचालन के प्रबंधन और एमबीपीटी के वेयर हाऊसों तथा खुले प्रांगण में भण्डारित बाउंडेड सामान पर लाइसेंस शुल्क में कुछ स्लैबों में वर्तमान दरों से 25% से अधिक की वृद्धि का प्रस्ताव किया है। चूंकि दरों में उपरोक्त वृद्धि के समर्थन में कोई लागत ब्यौरा या कोई अकाउंट व्याख्या पत्तन की ओर से नहीं आयी है, यह प्राधिकरण गोदी दरमान के खंड -2 के उप-खंड -क (iii) और उपखंड -ख के अन्तर्गत वर्तमान दरों से 25% से अधिक समान दर वृद्धि को अनुमोदन प्रदान करता है।
- (घ) पत्तन ने कुछ विशिष्ट क्षेत्रों में कार्गो के भण्डारण के लिए लाइसेंस शुल्क लगाने हेतु वर्तमान प्रावधान में कुछ संशोधन प्रस्तावित किए हैं। वर्तमान सशर्तता विशिष्ट क्षेत्रों में सामान के भण्डारण को 30 दिन तक सीमित करती है और उसके बाद विलम्ब शुल्क प्रभार लगाने का प्रावधान करती है। यह समय सीमा 60 दिन तक बढ़ाने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन ने 2 दरें प्रस्तावित की हैं, एक 30 दिन तक के लिए और दूसरी 31 वें दिन से 60 दिन तक के लिए और प्रस्तावित प्रभार वर्तमान दरों से 25% से भी अधिक हैं। पत्तन ने समझाया है कि रियायती भण्डारण के लिए दिनों की संख्या बढ़ाकर प्रस्ताव में दरों की वृद्धि का प्रभाव बड़ी हुई निःशुल्क अवधि के लिए कथित 25% से अधिक नहीं होगा। पत्तन द्वारा प्रस्तुत व्याख्या के आधार पर यह प्राधिकरण प्रस्तावित दर वृद्धि और गोदी दरमान के खंड 2 के उपखंड क 2 के अन्तर्गत विनिर्दिष्ट सशर्तताओं को अनुमोदन प्रदान करता है।

- (ड.) पत्तन ने सुविधाओं की संस्थापना के साथ या के बिना और जैसा कि इस प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/28/2005-एमबीपीटी दिनांक 30 अगस्त 2005 द्वारा अनुमोदित किया गया है, आफशोर गतिविधियों के लिए उपयोगकर्ताओं द्वारा कार्गो प्रहस्तन उपकरणों की संस्थापना के साथ या के बिना भण्डारण / कार्गो प्रचालन के लिए लाइसेंस शुल्क की वर्तमान दरों को कायम रखने का प्रस्ताव किया है। 2005 में जब एमबीपीटी ने प्रस्ताव को विचार-विमर्श के लिए आगे बढ़ाया था तब प्रस्तावित दरों के लिए कोई लागत औचित्य प्रस्तुत नहीं किया गया था। किन्तु उसने अनुमान लगाया था कि आर्या ऑफ शोर सर्विसेस प्राइवेट लिमिटेड के साथ 60% आक्यूपेंसी लेवल पर की गई व्यवस्था से 2.33 करोड़ रुपये प्रति वर्ष की आय होगी। आयोजित की गई संयुक्त सुनवाई में एमबीपीटी ने वचन दिया था कि सामान्य संशोधन के समय पूर्ण लागत ब्यौरा प्रस्तुत किया जायेगा और इस प्राधिकरण ने एक अंतरिम उपाय के रूप में दरों को अनुमोदन प्रदान कर दिया। दिनांक 30 अगस्त 2005 के आदेश द्वारा एमबीपीटी को, यातायात की लागत और अन्य आनुषंगिक लागतों पर विचार करते हुए विभिन्न स्थानों के लिए विभिन्न दरों वाले सुझाव को ध्यान में रखने की सलाह दी गई थी। एमबीपीटी को यह भी सलाह दी गई थी कि दरमान की सामान्य समीक्षा के समय अधिकतम समयावधि के भीतर विभिन्न समय अवधियों के लिए विभिन्न दरमानों पर भी विचार किया जाये। पत्तन से अनुरोध किया गया था कि वह सभी सुझावों पर विचार करने के बाद लागत आधारित दरें प्रस्तुत करे। पत्तन ने अब यह दृष्टिकोण अपनाया है कि ऑफ शोर आपूर्ति पोत को और तटीय कार्गो को सेवाएँ प्रदान करना कार्गो प्रहस्तन और भण्डारण गतिविधि का एक भाग है और पत्तन इस भाग के लिए कोई अलग लागत विवरणी नहीं रखता है। पत्तन ने आगे बताया कि भण्डारण प्रभार, प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों में बिना किसी वृद्धि के व्यापक संशोधन में जोड़ दिये गए हैं। चूंकि दरों में किसी प्रकार का संशोधन प्रस्तावित नहीं है, वर्तमान दरों को जारी रखने को अनुमोदित किया जाता है। तथापि, पत्तन को सलाह दी जाती है कि वह इस प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/28/2005-एमबीपीटी दिनांक 30 अगस्त 2005 के पैरा 8 (vi) (क और ख) में पहले ही दिए गए सुझावों का अनुपालन करे।
- (च) पलसेस इमोर्टट्स एसोसियेशंस ने तर्क दिया है कि पत्तन अपने वेयर हाउसों में 60 रुपये प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की दर से दालों के प्रेषणों के लिए दीर्घावधि भण्डार सुविधा प्रदान करना जारी रखे जिससे पत्तन को कार्गो की सतत आपूर्ति सुनिश्चित हो सकेगी। पत्तन के वेयर हाउसों में भण्डारण के लिए कार्गो को अधिकतम कुछ समय तक भण्डारित रहने दिया जा सकता है और वह भी रियायती दर पर, यह पत्तन द्वारा निबटे जाने वाला एक प्रचालनीय मसला है। इस पर कार्रवाई करते समय जगह की उपलब्धता और अन्य कार्गो समूहों से आ रही मांग पर भी निर्भर रहना होगा।
- (छ) पत्तन ने गोदी दरमान के खण्ड दो के अंतर्गत 2 नये उपखंडों के जोड़े जाने का प्रस्ताव किया है। उपखंड क (iv) का शीर्षक है दुकानों ड्यूटी फ्री शॉप कलाकृति, दुकान इत्यादि वाणिज्यिक संस्थापनाओं के लिए मुंबई पत्तन न्यास भवन में 360 रु. प्रति वर्ग मीटर या उसके अंश, प्रतिमाह की दर से आबंटित स्थान का लाइसेंस शुल्क है और उपखंड (क)-(v) का शीर्षक है। यातायात प्रबंधक द्वारा सुविधाओं की और उपयोगकर्ताओं द्वारा गैर सीमा शुल्क अधिसूचित क्षेत्र में कार्गो प्रहस्तन उपकरणों की संस्थापना के साथ / के बिना, 20 रुपये प्रति वर्ग मीटर या उसके अंश प्रति माह की दर से भण्डारण / वेयर हाउसिंग। पत्तन के अनुसार गतिविधियों के विस्तार और यात्री पोत में वृद्धि के कारण लीव एंड लाइसेंस आधार पर, दरमान में विशिष्ट दरों का प्रावधान करना आवश्यक हो गया है। पत्तन ने यह भी स्पष्ट किया है कि 360 रुपये प्रति वर्ग मीटर या उसके अंश प्रति माह या उसका अंश की दर की गणना एमबीपीटी की मसौदा भूमि नीति के आधार पर की गई है, जो राज्य सरकार द्वारा स्टैम्प ड्यूटी रेडी रैकनर में प्रकाशित विशेष वर्ष के लिए भूमि मूल्यों पर 6% की दर से प्रतिलाभ निर्धारित करती है। 20 रुपये प्रति वर्ग मीटर की दर खुले क्षेत्रों के लिए वर्तमान दर के आधार पर आकलित की गई है। यद्यपि पत्तन द्वारा दरों की गणना ब्यौरा प्रस्तुत नहीं किया गया है, तथापि ऊपर प्रस्तुत किए गए पत्तन के स्पष्टीकरण के आधार पर यह प्राधिकरण इन दो उपखण्डों का दरमान में शामिल किया जाना अनुमोदित करता है।

- (ज) उपखंड (क) -(v) में उल्लेख किया गया है कि यातायात प्रबंधक वेयर हाउसिंग की अनुमति प्रदान करेगा। अन्य पत्तनों में लिये गए सामान्य निर्णय के अनुरूप यह विनिर्दिष्ट करना उचित होगा कि 'एमबीपीटी या उसके द्वारा अधिकृत व्यक्ति' व्यक्तिगत अधिकारियों को विनिर्दिष्ट करने की बजाय शक्तियों का उपयोग करेगा। क्योंकि व्यक्तिगत अधिकारियों को शक्तियों का आंतरिक प्रत्यायोजन एमबीपीटी के स्तर पर किया जा सकता है। यह सुझाव एमबीपीटी को स्वीकार्य है और इस बारे में दरमान में अपेक्षित संशोधन कर लिया गया है।
- (झ) सीमा शुल्क विभाग ने मांग की है कि एमबीपीटी को सामान, यात्रियों के थैले इत्यादि के जाँच क्षेत्र, जामा तलाशी और खुफिया तंत्र कार्यालय और जप्त किये गये सामान के भण्डारण क्षेत्र के जैसे प्रचालनीय क्षेत्रों के लिए कोई किराया नहीं वसूल करना चाहिए। एमबीपीटी ने उत्तर दिया है कि सीमा शुल्क द्वारा उठाया गया मुद्दा सीमा शुल्क विभाग और पत्तन के बीच द्विपक्षीय व्यवस्था का भाग बनता है और यह दरमान के संशोधन से संबंधित नहीं है। सीमा शुल्क विभाग और पत्तन के बीच क्रियान्वित द्विपक्षीय व्यवस्था द्विपक्षीय व्यवस्था, यदि कोई है, पर विचार किए बिना पत्तन की सीमा के भीतर पत्तन की पत्तन की सम्पदा का उपयोग करने के लिए लागू प्रभार दरमान में अनुमोदित दरों से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (xxxvi) (क) एमबीपीटी को सलाह दी गई थी कि वह समान सेवाओं / सुविधाओं वाली बर्थों का समूह बनाकर, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 6.5.1 के अनुसार अलग बर्थ किराया प्रभार प्रस्तावित करे। चूंकि गोदियों में अलग-अलग बर्थ पर पोत घाट क्रेनों का अलग-अलग प्रावधान होता है, एमबीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह संशोधित मार्गदर्शियों के अन्तर्गत अपेक्षानुसार विभेदीय दरें प्रस्तावित करे। तथापि, एमबीपीटी ने उल्लेख किया है कि कुछ एक बर्थों के सिवाय शेष सभी बर्थों / पीयर्स पर प्रदत्त सेवाएँ समान हैं और अपवाद केवल क्रेनों की क्षमता और ढके हुए शैडों के बारे में हैं। एमबीपीटी का मानना है कि यदि विभिन्न बर्थों के लिए विभिन्न दरें निर्धारित की गईं तो पोत कम दरों वाली बर्थ के आबंटन के लिए दौड़ेंगे और उच्चतर दरों वाली बर्थें कम इस्तेमाल हो पायेंगी। इस दृष्टिकोण से पत्तन ने अनुरोध किया है कि बर्थ किराया प्रभार समान होने चाहिए फिर चाहे ढके हुए शैड इत्यादि उपलब्ध हैं अथवा नहीं। और इन बर्थों में सुविधाओं और सेवाओं के आधार पर अन्तर नहीं किया जायेगा। एमबीपीटी में गोदियों में सभी बर्थें बहुउद्देशीय बर्थों के रूप में काम कर रही हैं। बर्थों का आबंटन ड्राफ्ट / गहराई पर्याप्त बड़े लैंग्थ की उपलब्धता चौड़ाई इत्यादि अवयवों पर आधारित है। ये बातें निर्धारित करती हैं कि किस पोत को कहाँ बर्थ किया जा रहा है न कि किसी विशेष बर्थ पर उपलब्ध सुविधाएँ इसका निर्णय करती हैं। सेवाओं / सुविधाओं के अप्रदत्त प्रमुख अवयवों के लिए छूट के प्रावधान के बारे में, जैसाकि पत्तन द्वारा उल्लेख किया गया है बर्थ किराये से संबंधित उपगतिविधि घाटा दिखाती है, यहाँ तक कि प्रचालन व्यय भी पूरी तरह वसूल नहीं पाता है। वर्तमान दरमान में इंदिरा गोदी और टीएनबी गोदियों के लिए विभेदीय बर्थ किराये का प्रावधान है। इसके अतिरिक्त एमओटी और पीर पाऊ में जैटियों पर काबिज होने के लिए लगाई गई दरें अलग-अलग हैं। अतएव वर्तमान व्यवस्था को जारी रखने हेतु अनुमोदन प्रदान किया जाता है।
- (ख) पत्तन को एक ऐसी धारा शामिल करने की सलाह दी गई थी कि जो यह वर्णन करे कि उस अवधि के लिए कोई बर्थ किराया नहीं लगाया जायेगा जिस अवधि में पत्तन के उपकरणों में खराबी के कारण या बिजली गुल हो जाने के कारण या किसी अन्य कारण से जिसके लिए पत्तन को जिम्मेदार ठहराया जा सके, बर्थ किराया नहीं लगेगा। यद्यपि पत्तन ने यह कहते हुए नकारात्मक उत्तर दिया कि ऐसे मामलों में विलम्ब शुल्क से छूट के लिए मामले के गुण दोष के आधार पर बोर्ड अपनी शक्तियों का इस्तेमाल करता है, यह प्राधिकरण संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.15 में प्रदत्त सिद्धांत के अनुरूप दरमान में उपयुक्त धारा जोड़ने का निर्देश देता है। यह ध्यान देने योग्य है कि इस तरह की शर्त या इस प्रकार का प्रावधान सीओपीटी, वीपीटी, सीएचपीटी और एनएमपीटी के

दरमानों के साथ-साथ कुछ अन्य निजी टर्मिनलों, दरमानों में भी पहले से शामिल की जा चुकी है।

- (ग) पत्तन ने इस आशय की एक सशर्तता जोड़ने का प्रस्ताव किया है, जिसके अनुसार सम्मिश्र बर्थ किराया प्रभार लगाने के लिए, ऑफशोर आपूर्ति पोत को छोड़कर किसी भी पोत का न्यूनतम जीआरटी 1000 जीआरटी माना जायेगा। प्रस्तावित संशोधन केवल वर्तमान स्थिति को स्पष्ट करने के लिए है, क्योंकि इसी खण्ड में एक अन्य नोट तटीय आपूर्ति पोतों पर प्रति जीआरटी की दर से, 1000 जीआरटी की न्यूनतम सीमा पर जोर दिये बिना प्रभार लगाने से सम्बंधित है। प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।
- (xxvii) (क) पत्तन ने, वर्तमान अनुसूची में प्रचलित दरों के संदर्भ से वह आधार प्रस्तुत किया है, जिसके अनुसार स्टील क्वाइल, स्टील प्लेट्स, पाइप और एंगल्स और अन्य स्टील उत्पाद तथा ब्लेड्स जैसी मदों के लिए ऑन बोर्ड स्टील वैडरिंग दर आकलित की गई है। इसी प्रकार से पत्तन ने वह गणना पत्रक प्रस्तुत किया है, जो वह आधार दिखाता है जिसके अनुसार नई मद जस्ते की सिल्ली के लिए दरमान में दर सम्मिलित किए जाने के लिए प्रस्तावित की गई है। यद्यपि, कुछ उपयोगकर्ताओं ने इस विषय में प्रस्तावित दरों पर आपत्ति उठाई है, पत्तन द्वारा प्रस्तुत गणना पत्रक और इस गतिविधि में लागत घाटा इस प्रस्ताव का औचित्य सिद्ध करते पाये जाते हैं।
- (ख) पत्तन ने थोक मात्रा में तेल की खली के बारे में मशीन आदि की आपूर्ति के लिए उच्चतम दर को 10 रुपये से 22 रुपये बढ़ाने का प्रस्ताव यह कहते हुए किया है कि यह प्रस्ताव अपेक्षित सेवा की मात्रा पर विचार करने के बाद किया गया है। चूंकि पत्तन ने अपने दावे को किसी लागत विश्लेषण से बल प्रदान नहीं किया है और प्रस्तावित वृद्धि वर्तमान दर से 120% अधिक है, यह प्राधिकरण इस प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करने के पक्ष में नहीं है।
- (ग) पत्तन ने पोत एजेंट द्वारा किए गए लैसीन / अनलैसीन कार्य के लिए 30 रुपये की छूट प्रदान करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन को यह सुझाव दिया गया था कि वह लैसीन / अनलैसीन के अवयव के बिना कन्टेनर्स के लिए दर प्रस्तावित करें और यदि लैसीन / अनलैसीन की सेवा एमबीपीटी द्वारा प्रदान की जाती है, तब उसके लिए प्रभार पत्तन द्वारा अलग से वसूल किया जा सकता है। एमबीपीटी सुझाव से सहमत हो गया है इस संबंध में दरमान में आवश्यक संशोधन कर दिए गए हैं।
- (घ) इस प्राधिकरण ने एमबीपीटी द्वारा अधिग्रहित स्टील वैडरिंग सेवाएँ प्रदान करने के लिए दरें निर्धारित करने हेतु 10 सितम्बर 2003 को आदेश सं. टीएएमपी/89/2002-एमबीपीटी पारित किया। तब एमबीपीटी ने सूचित किया कि स्टील वैडरिंग के लिए 630 रुपये प्रति शिफ्ट प्रति कर्मचारी की दर के साथ-साथ वास्तविक पर वार्षिक दर 26 जून 2001 से स्टील वैडरिंग के लिए वसूल की जा रही थी। यह वसूली प्राधिकरण के आदेश दिनांक 12 जून 2001 के अनुसार थी और पोर्ट एजेंटों / स्टील वैडरों से जून 2001 से 31 अक्टूबर 2002 के बीच एकत्रित की गई आंशिक दर का जमा बकाया यदि कोई होगा तो संबंधित पक्षों को आंशिक दर पर श्रमिक यूनियन के साथ विवाद निपट जाने के बाद वापिस कर दिया जायेगा। पत्तन से यह बताने का अनुरोध किया गया था कि क्या श्रमिक यूनियन के साथ विवाद निपटा लिया गया है और जमा राशि विभिन्न संबंध पक्षों को लौटा दी गई है और क्या प्रस्तुत की गई समुचित लागत विवरणी वर्तमान स्थिति को प्रतिबिंबित करती है। एमबीपीटी ने लागत विवरणी से संबंधित ब्योरा प्रस्तुत नहीं किया। किन्तु यह उत्तर दिया कि श्रमिक यूनियन के साथ मामला अभी तक नहीं निपटाया गया है। एमबीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह श्रमिक यूनियन के साथ अपना विवाद जल्दी से जल्दी निपटा ले और देय राशियों की वापसी संबंध उपयोगकर्ताओं को करने के लिए यथाशीघ्र व्यवस्था करे।

- (ज) चूंकि, लागत विवरणी में प्रतिबिम्बित स्टीवेडरिंग गतिविधि का घाटा दरों में वृद्धि के प्रस्ताव के बाद भी दूर नहीं होगा, स्टी वेडरिंग प्रभार बढ़ाने के लिए पत्तन के प्रस्ताव को अनुमोदित किया जाता है।
- (xxxviii) (क) खण्ड V-क का वर्तमान शीर्षक बदल कर "क्वे साइड गंत्री क्रेनों की सहायता से प्रहस्तिता कार्गो कन्टेनरों पर सम्मिश्र प्रभार" और खंड V-ख का शीर्षक बदलकर "क्वे साइड गंत्री क्रेनों से इतर क्रेनों की सहायता से प्रहस्तिता कार्गो कन्टेनरों पर सम्मिश्र प्रभार" कर देने का प्रस्ताव किया गया है। चूंकि प्रचालन के लिए उपयोग किये गए उपकरण निर्धारक अवयव होने चाहिए न कि वह बर्थ जहाँ पोत प्रचालन रथ है, प्रस्ताव को अनुमोदित किया जाता है। गंत्री क्रेनों द्वारा चढ़ाए गए और गैर गंत्री क्रेनों द्वारा उतारे गए अथवा व्युत्क्रम में पोतान्तरण कन्टेनरों के बारे में नोट में तदनुरूप संशोधन भी अनुमोदित किए जाते हैं। खण्ड V-क और खण्ड V-ख के नीचे यह स्पष्ट करने वाला नोट कि खतरनाक कन्टेनरों में ख और ग श्रेणी के कन्टेनरों के साथ-साथ क श्रेणी के कन्टेनर भी शामिल हैं, शामिल करने का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।
- (ख) पत्तन ने इसी पत्तन और अन्य पत्तनों के बीच बाजों द्वारा लाये-ले जाये गए और क्वे साइड गंत्री क्रेनों द्वारा प्रहस्तिता कन्टेनरों के लिए एक बाक्स दर प्रदान करने का प्रस्ताव किया है। इस समय क्वे साइड गंत्री क्रेनों से इतर क्रेनों द्वारा प्रहस्तिता ऐसे कन्टेनरों के लिए दर मौजूद है। चूंकि क्वे साइड गंत्री क्रेनों के उपयोग के लिए प्रभार केवल उन दरों के साथ जोड़े गए हैं जो एमबीपीटी और अन्य पत्तनों के बीच लाये-ले जाये गये कन्टेनरों के लिए हैं। अतएव, प्रस्ताव स्वीकार किया जाता है।
- (ग) उपखण्ड क और ख के नोटों के नीचे दिए नोट 3 में पत्तन ने ग्री स्टैक एरिया में निर्यात कन्टेनर की लिफ्ट और सेवा तथा आयात कन्टेनर की लिफ्ट अप सेवा जोड़ने का प्रस्ताव किया है। जिनकी लागत ऑन बोर्ड स्टीवेडरिंग के प्रभारों में पहले ही शामिल की जा चुकी है। पत्तन ने गोदियों में शिप साइड और ग्री स्टैक / आर सी डी यार्ड के बीच कन्टेनरों को हटाए जाने तथा गोदियों के भीतर रेल्वे बैगनों पर आरसीजी कन्टेनरों को चढ़ाने उतारने और सीमित करने के लिए नोट-(iii) को पुनः लिखा है। प्रस्तावों को अनुमोदित किया जाता है।
- (xxxix) (क) 13 सितम्बर 2005 के प्रशुल्क आदेश के द्वारा, एमबीपीटी पर प्रहस्तिता कन्टेनरों के लिए सम्मिश्र बाक्स दरें अनुमोदित की गई थीं। ये दरें उन अलग-अलग गतिविधियों के लिए वर्तमान अलग-अलग दरों के मिलाये जाने पर आधारित थीं, जो अब सम्मिश्र बाक्स दर के अन्तर्गत समाहित हैं और 31.3.2006 तक वैध हैं। चूंकि परिवर्ती वर्षों के लिए लागत अनुमान प्रस्तुत नहीं किए गए थे। एमबीपीटी ने यह सूचित किया है कि कन्टेनर प्रचालन गोदियों में कार्गो प्रहस्तन तथा भण्डारण गतिविधि के साथ वर्गीकृत किए गए हैं और कन्टेनरों के लिए कोई अलग लागत रिकार्ड नहीं रखे गए हैं। क्योंकि एमबीपीटी प्रमुख रूप से एक कन्टेनर पत्तन नहीं है और यहाँ सुविधाएँ सीमित हैं। एमबीपीटी के अनुसार कन्टेनरों की माल दुलाई में गिरावट का रुख है (वर्ष 2005-06 के दौरान कन्टेनर माल दुलाई उससे पिछले वर्ष की तुलना में 25% कम थी) और यह गिरावट का रुख 2008-09 तक जारी रहने की संभावना है। अर्थात् तब तक, जब तक कि ऑफ शोर कन्टेनर टर्मिनल चालू नहीं हो जाता। पत्तन ने बताया है कि वह इस संबंध में किसी प्रकार का आकलन करने में असमर्थ है। जैसाकि वर्तमान दरों में कोई वृद्धि नहीं मांगी गई है और यातायात गिरावट के रुख का सामना कर रहा है, वर्तमान प्रशुल्क को जारी रहने की अनुमति प्रदान की जाती है।
- (ख) पत्तन ने रिफर प्लग प्वाइंट की वर्तमान दर 38 अमरीकी डालर प्रति दिन या उसके अंश को संशोधित प्रशुल्क मागदर्शियों के अनुसार प्रति 4 घंटा आधार पर आनुपातिक रूप से 6.5 अमरीकी डालर (282.90 रुपये तटीय कन्टेनरों के लिए) निर्धारित किया है। पत्तन ने "रिफर प्वाइंट प्रति पोत / प्रति प्वाइंट आधार पर आबंटित किए जायेंगे" को "रिफर प्वाइंट प्रति कन्टेनर / प्रति प्वाइंट आधार पर आबंटित किए जायेंगे" के रूप में बदलने का प्रस्ताव किया है। क्योंकि रिफर प्वाइंट

कन्टेनर के लिए आबंटित किए जाते हैं, न कि पोत के लिए। चूंकि शब्दों का यह परिवर्तन विषंगति को दूर करने के लिए है, प्रस्ताव को स्वीकार किया जाता है।

- (ग) कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए सम्मिश्र बाक्स दर निर्धारित करने हेतु एमबीपीटी के प्रस्ताव को अन्तिम रूप देते समय मानसा ने यार्ड से सीएफएस तक कन्टेनरों के परिवहन हेतु अधिकतम दरों की समीक्षा का मुद्दा उठाया था। इस प्राधिकरण द्वारा एमबीपीटी को आदेश सं. टीएमपी/20/2005-एमबीपीटी दिनांक 13 सितम्बर 2005 के तहत यार्ड से सीएफएस तक परिवहन हेतु वर्तमान उच्चतम दरों के बारे में समीक्षा करने का निदेश दिया गया था, साथ ही उपयोगकर्ता एसोसिएशन से अपेक्षित सहायता प्राप्त करने के बाद 3 महीने के भीतर उपयुक्त प्रस्ताव फाइल करने के लिए भी कहा गया था। पत्तन ने इस बारे में सूचित किया है कि वह यार्ड से सीएफएस तक कन्टेनरों के परिवहन का कार्य अधिग्रहित करना चाहता था और तदनुसार निविदाएँ आमंत्रित की गई थीं। किन्तु कर्मचारी यूनियन द्वारा उठाये गये औद्योगिक विवाद के कारण किसी को निविदा प्रदान नहीं की जा सकी और इस प्रकार उपरोक्त गतिविधि के लिए अधिकतम दरों की समीक्षा नहीं की जा सकी। तथापि, पत्तन ने इस बात की पुष्टि की है कि वह कन्टेनर यार्ड से सीएफएस तक कन्टेनरों के परिवहन की गतिविधि अधिग्रहित करने के लिए प्रतिबद्ध और दृढ़ निश्चयी है।
- (घ) आदेश संख्या टीएमपी/20/2005-एमबीपीटी दिनांक 13 सितम्बर 2005 द्वारा एमबीपीटी को, पत्तन द्वारा निर्यातकों और आयातकों से सीधे सम्मिश्र प्रभार एकत्रित करने के बारे में बिन्दुवार प्रस्ताव लेकर आने का निदेश दिया गया था। पत्तन ने अब यह बताया है कि कन्टेनर संबंधी प्रभार सेवाएँ प्रदान करने से पहले अग्रिम रूप से ले लिये जाते हैं इसलिए आयातकों / निर्यातकों से बाक्स दर प्राप्त करना तकनीकी रूप से संभव नहीं होगा। क्योंकि ये लोग प्रचालन की पूर्णता के बाद ही परिदृश्य में सामने आते हैं। इसके अतिरिक्त पत्तन के अनुसार, जैसा कि सेवाएँ मुख्य रूप से कन्टेनर प्रचालकों को प्रदान की जाती हैं, इन सेवाओं के लिए प्रभार कार्गो स्वामियों से नहीं वसूले जा सकते। तीसरे, जहाँ आयातक / निर्यातक आगे नहीं आते हैं, उनसे प्रभार वसूल करना संभव नहीं होगा। जिसके कारण पत्तन के सांविधिक प्रभार या तो देर से प्राप्त होंगे या प्राप्त ही नहीं हो पायेंगे। यह ध्यान देने योग्य है कि कन्टेनर युक्त कार्गो संबंधी प्रभार प्रत्यक्ष रूप से कार्गो मालिकों से प्राप्त करने की प्रणाली केओपीटी में बहुत ही सुचारु रूप से चलाई जा रही है। एमबीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह इस मुद्दे पर और अधिक अध्ययन करे और इस विषय में वर्तमान व्यवस्था को संशोधित करने वाली संभावनाओं की तल्लश करे।
- (ङ.) वर्तमान दरमान में टाप लिफ्ट ट्रकों / ट्रांसटेनरों / रीचस्टरों द्वारा प्रहस्तित कन्टेनरों के लिए प्रभार अलग से लगाये जाते हैं। पत्तन से यह समीक्षा करने का अनुरोध किया गया था कि क्या यह सशर्तता उस एक और शर्त के अनुसार है जिसके अन्तर्गत घटक सेवाएँ सम्मिश्र बाक्स दर के अन्तर्गत समाहित होती हैं। पत्तन ने अपने उत्तर में बताया कि कन्टेनर यार्ड से सीएफएस तक परिवहन का भाग निजी परिवहन कम्पनियों द्वारा सम्पादित किया जाता है और सीएफएस ने सभी सम्बद्ध हलचलें उन्हीं के द्वारा सम्पादित की जाती हैं। यदि उनके उपकरण खराब हो जाते हैं तो तब तक के टीएलटी / रीचस्टर उन्हें उपलब्ध कराये जा सकते हैं। इसके अतिरिक्त फैक्ट्री स्ट्रिप्ड कन्टेनरों की लदाई, फैक्ट्री स्टाफ्ड कन्टेनरों की उत्तराई और डीपीएस में कन्टेनरों को भूमि पर रखना इत्यादि के लिए पत्तन को ये उपकरण आयातकों / निर्यातकों को उपलब्ध कराने पड़ते हैं। अतएव पत्तन का यह कहना है कि डीएलटी / रीचस्टर के उपयोग के लिए प्रभारों की वसूली हेतु दरों को अलग से विनिर्दिष्ट किए जाने की आवश्यकता है। पत्तन ने यह भी बताया कि गोदियों में प्रहस्तित सभी कन्टेनरों को ट्रांसटेनरों के उपयोग की आवश्यकता नहीं पड़ती है। इसलिए इन कन्टेनरों के प्रभारों को निर्धारित सम्मिश्र बाक्स दर में समाहित नहीं किया गया है। पत्तन की व्याख्या के आधार पर वर्तमान सशर्तता को जारी रहने दिया जाता है।

- (च) प्रति फेरा आधार पर कन्टेनर प्रहस्तन उपकरण के लिए प्रभार कन्टेनर संबंधी प्रभारों के उपखंड ग (1) के अन्तर्गत निर्धारित किए गए हैं। ये दरें इस प्राधिकरण के आदेश संख्या टीएएमपी/20/2005-एमबीपीटी दिनांक 13 सितम्बर 2005 के तहत हटा दिए गए हैं। एमबीपीटी ने उपखंड ग (1) में प्रस्तावित दरों को कायम रखने का अनुरोध किया है क्योंकि उसके भीतर निर्धारित दरों की उन सेवाओं के लिए आवश्यकता पड़ेगी जो बाक्स दर में समाहित नहीं है, जैसे कन्टेनर पोत समेत पोत पर गंत्री क्रेन द्वारा ब्रेक बल्क कार्गो का प्रहस्तन। पत्तन द्वारा प्रदान किए गए स्पष्टीकरण के आधार पर प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।
- (छ) पत्तन द्वारा "कन्टेनरों का आन बोर्ड स्थलान्तरण हेतु सम्मिश्र बाक्स दर" शीर्षक से एक नया खंड ग (2) प्रस्तावित किया गया है। प्रस्तावित दरों की गणना लागू स्टीवेजोरिंग प्रभारों और उपकरण प्रभारों को जोड़कर की गई है। प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।
- (ज) आदेश सं. टीएएमपी/20/2004-एमबीपीटी दिनांक 10 अगस्त 2004 और आदेश सं. टीएएमपी/ 14/ 2005-एमबीपीटी दिनांक 25 अप्रैल 2005 के अन्तर्गत अनुमोदित, शिप साइड से कन्टेनर यार्ड और व्युत्क्रम में कन्टेनरों के प्रहस्तन / हटाए जाने के लिए उच्चतम दरों के बारे में प्रावधान कन्टेनर संबंधी खण्ड के उपखंड ग (4) के अन्तर्गत मसौदा दरमान में सम्मिलित कर लिये गये हैं। पत्तन से इस बात पर विचार करने के लिए अनुरोध किया गया था कि उपखंड क और ख के अन्तर्गत नोट 3 के द्वारा सेवा के इस अवयव को समाहित करने के लिए सम्मिश्र बाक्स दर निर्धारित किए जाने के बाद भी क्या इस खंड को कायम रखने की आवश्यकता है। पत्तन का ध्यान प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/20/2005-एमबीपीटी दिनांक 13 सितम्बर 2005 की ओर भी आकर्षित किया गया था जो यह कहता है कि वृद्धि सम्मिश्र बाक्स दर लागू करने पर अलग से प्रभार्य की जायेगी। पत्तन ने सुझाव को स्वीकार कर लिया है और तदनुसार यह उपखंड ग (4) निकाल दिया गया है।
- (झ) कन्टेनर प्रशुल्क से संबंधित उपखंड घ के अन्तर्गत अनुसूची में कुछ वर्तमान सशर्तताओं को, जनरल लैंडिंग डेट की घोषणा से संबंधित नोट हटाये जाने को ध्यान में रखकर संशोधित किए जाने का प्रस्ताव है। एक सशर्तता की खतरनाक कन्टेनरों से 25% प्रीमियम प्रभारित किया जायेगा, जोड़ी गयी है, प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया जाता है।
- (ञ) कन्टेनरों पर लाइसेंस (भण्डारण) प्रभार के अलावा कन्टेनरों में भरे कार्गो पर विलम्ब शुल्क लगाने के लिए एक प्रावधान किया गया है। संशोधित प्रशुल्क निर्धारण मार्गदर्शियों की धारा 5.6.2 के अनुसार कन्टेनरों पर लाइसेंस (भण्डारण शुल्क के अतिरिक्त) कन्टेनर में भरे हुए कार्गो पर विलम्ब शुल्क तब तक नहीं लगाया जाना चाहिए जब तक ऐसा करने के लिए विशिष्ट आधार उपस्थित हों। एमबीपीटी ने उल्लेख किया कि (i) वह कन्टेनरों का प्रहस्तन सीएफएस समेत विभिन्न बर्थों और विभिन्न सुविधाओं का उपयोग करके करता है, (ii) प्रचालन विभिन्न एजेंसियों द्वारा किए जाते हैं और (iii) बाक्स दरें जेएनपीटी में प्रचलित दरों को ध्यान में रखकर निर्धारित की गई हैं। अतएव एमबीपीटी का विचार है कि, क्योंकि पत्तन प्रत्यक्ष रूप से या अप्रत्यक्ष रूप से कन्टेनर प्रचालन से जुड़ी सभी गतिविधियाँ संचालित कर रहा है, प्रशुल्क संरचना को प्रशुल्क नियंत्रण को प्रभावित करने के लिए परिभाषित किया गया है। पत्तन ने आगे बताया है कि यदि इस प्रशुल्क को घटाया जाता है तो पत्तन को अन्य कार्गो से भारी मात्रा में परस्पर वित्त पोषण मांगना पड़ेगा। वर्तमान प्रशुल्क व्यवस्था को इस प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए जारी रखने हेतु पत्तन का अनुरोध इस शर्त के साथ मान लिया गया है कि पत्तन इस प्रशुल्क मद को अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार समायोजित करेगा।
- (ट) पत्तन ने कन्टेनर के भीतर कार्गो पर विलम्ब शुल्क प्रभार की दर 800 रुपये प्रति टीईयू प्रति दिन से घटाकर 500 रुपये प्रति टीईयू प्रति दिन करने का प्रस्ताव किया है। प्रस्ताव स्वीकार किया गया।

- (उ) पत्तन ने एक नई सशर्तता लागू करने का प्रस्ताव किया है जिसके द्वारा शिपर के सम्मिलित वाले कन्टेनर से इतर कन्टेनर को भण्डारण क्षेत्र से सेल्स वेयर हाउस तक मेन लाइन आपरेटर की लागत पर हटाया जा सकता है। पत्तन ने औचित्य बताया है कि इस प्रकार के प्रावधान को लागू करना कन्टेनर यार्ड से सीएफएस तक कन्टेनरों के त्वरित हटाने जाने को सुनिश्चित करने के द्वारा प्रचालन क्षेत्र को कम भीड़-भाड़ वाला बनाये जाने के लिए आवश्यक है। चूंकि यह एक प्रचालनीय मुद्दा है इस प्राधिकरण को पत्तन के विवेक पर भरोसा करते हुए इस सशर्तता को शामिल करने में कोई आपत्ति नहीं है।
- (ड) प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/20/2005-एमबीपीटी दिनांक 13 सितम्बर 2005 द्वारा पत्तन को कन्टेनर युक्त कार्गो के लिए एक एकल पोत घाट दर के साथ आने की सलाह दी गई थी। पत्तन ने इस दिशा में कोई प्रस्ताव नहीं तैयार किया है और निवेदन किया है कि चूंकि वाणिज्यिक दृष्टिकोण से कन्टेनर माल दुलाई में गिरावट आयी है, इस मोड़ पर एकल पोतघाट दर निर्धारित करने पर विचार नहीं किया गया है। कन्टेनर युक्त कार्गो पर विलम्ब शुल्क वाले मामले के समान पत्तन को अगली सामान्य समीक्षा में इस मुद्दे पर प्रमुखता से ध्यान देना चाहिए।
- (ढ) पोतान्तरण कन्टेनरों में कार्गो पर समेकित प्रभारों की वसूली के लिए प्रावधान जो इस समय उप धारा 1 में मौजूद है, पत्तन द्वारा इसे निकाले जाने का प्रस्ताव है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि संबंधित धारा हटा दी गई है क्योंकि एमबीपीटी के पोतान्तरण प्रभार जेएनपीटी के पोतान्तरण प्रभारों से अधिक हैं और प्रचालन को किफायती बनाने के लिए पोतान्तरण कन्टेनरों पर समेकित कार्गो पोतघाट भाड़ा हटाया जाता है, और घटा हुई बाक्स दर निर्धारित की जाती है। इस स्पष्टीकरण के दृष्टिकोण से प्रस्तावित निम्नूलन को स्वीकृति दी जाती है।
- (ण) एमबीपीटी ने पत्तन उपयोगकर्ताओं द्वारा स्वयं अपनी ही व्यवस्था से प्रचालन सम्पादित करने के लिए छूट प्रदान करने वाले प्रावधानों को जो आदेश सं. टीएएमपी/20/2005-एमबीपीटी दिनांक 14 सितम्बर 2005 के द्वारा शामिल किये गये थे बिना कोई कारण बताये हटाने के लिए प्रस्ताव किया है। पत्तन से इस पर प्रकाश डालने के लिए अनुरोध किया गया था। पत्तन ने उत्तर दिया था कि कन्टेनरों का प्रहस्तन विभिन्न बर्थों पर और वास्तव में सम्मिश्र बाक्स दर में कोई छूट अनुमय नहीं है क्योंकि समान दरें निर्धारित की गई हैं। चूंकि आरम्भ की गई एकीकृत प्रहस्तन प्रणाली पत्तन के उपकरणों के उपयोग को लेखा / हिसाब-किताब में गिनती है, छूट प्रदान करने के प्रावधान को, विभिन्न कारणों से पत्तन के उपकरण उपलब्ध न हो पाने की आकस्मिकता हेतु गुंजाइश रखने के लिए जारी रखने की आवश्यकता है और इस प्रकार पत्तन के प्रस्ताव पर पूरी तरह सहमत नहीं हुआ जा सकता। यह ध्यान देने योग्य है कि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शी भी इस प्रकार की छूट देने का प्रावधान करते हैं। फिर भी, इस समय गंत्री क्रेन उपयोग न करने के लिए 20 फीट कन्टेनर पर रु. 830.87 की छूट अनुमत की जाती है; रु. 600/- गंत्री क्रेन उपयोग न करने के लिए और रु. 230.87 स्टीवेडोरिंग प्रभार लगाने में अंतर के रूप में (40 फीट और 40 फीट से अधिक के कन्टेनरों के लिए समानुपातिक छूट भी प्रदान की गई है)। प्रस्तावित दरमान में गंत्री क्रेन के उपयोग न करने और गंत्री क्रेनों से इतर क्रेनों द्वारा प्रहस्तित कन्टेनरों पर स्टीवेडोरिंग प्रभार लगाने में अंतर की मद में अन्तः निर्मित छूट पहले ही प्रदान की गई है। इस दृष्टि से, यह प्राधिकरण, गौदी दरमान के खंड-V के वर्तमान उप-खंड (ग) (i) को निकाल देने के प्रस्ताव को अनुमोदित करता है।
- (xi) (क) पत्तन ने जैटी एंड पर 60 टन वाली स्थिर क्रेन और टाटा पीएच क्रेनों के लिए प्रभारों के बारे में वर्तमान प्रावधानों को निकाल देने का प्रस्ताव किया है क्योंकि इन क्रेनों को प्रचालन से हटा दिया गया है या निपटा दिया गया है। प्रावधान निकाले जाने को अनुमोदित किया जाता है। यद्यपि पत्तन के पास 20 टन से अधिक की कोई मोबाइल क्रेन नहीं है, पत्तन ने प्रस्ताव किया है कि भारी लिफ्टों से संबंधित प्रावधान को जारी रखने की आवश्यकता है क्योंकि यह प्रावधान कुछ मामलों में प्रभारों से छूट से संबंध रखता है। वर्तमान प्रावधान को कायम रखने का प्रस्ताव स्वीकृत किया

जाता है। यदि पत्तन इस प्रभार को अगले चक्र (2009-2011) में भी जारी रखना चाहता है तो उसे अगली समीक्षा के समय इस मद के विस्तृत विश्लेषण के साथ आना चाहिए।

(ख) फोर्क लिफ्ट 16 टन के लिए प्रस्तावित प्रभार 10-14 टन की मोबाइल क्रेनों 20 टन की टावर टाइप क्रेनों की दरों से अधिक हैं। पत्तन ने 16 टन की फोर्क लिफ्ट के प्रभार की गणना वर्ष 2004-2005 में वास्तविक प्रचालन व्यय और 15% आरओसीई पर विचार करके आकलित की है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत ब्यौरे के आधार पर प्रस्ताव को अनुमोदित किया जाता है।

(xli) (क) पत्तन ने ट्रंक काल प्राप्त करने पर प्रतिबंध, की गई ट्रंक कालों के लिए प्रभारों की वसूली और यदि टेलीफोन उपकरण या उसका तार क्षतिग्रस्त हो गया हो या खो गया हो तो उसकी मरम्मत या प्रतिस्थापन की लागत की वसूली से संबंधित प्रावधान को निकालने का प्रस्ताव किया है। चूंकि दूर संचार प्रौद्योगिकी में सुधार/प्रगति के कारण यह शर्त अनावश्यक लगती है, यह प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।

(ख) पत्तन ने सामान पर देय श्रमिक प्रभारों में 500% की प्रस्तावित सीधी वृद्धि (रु. 10/- प्रति टन से रु. 60/- प्रति टन) के समर्थन में कोई लागत ब्यौरा प्रस्तुत नहीं किया है, जिसके प्रहस्तन की लागत दरमान में कहीं और विनिर्दिष्ट नहीं की गई है। पत्तन ने केवल दावा किया है कि ये प्रभार मई 1988 में लागू किए गए थे और पिछले 18 वर्षों में कभी संशोधित नहीं किए गए हैं। किसी भी प्रकार के लागत ब्यौरे के अभाव में, दरों में 500% की वृद्धि हेतु पत्तन द्वारा किए गए प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करना बहुत मुश्किल है। तथापि, चूंकि वर्तमान दर पिछले 18 वर्षों से असंशोधित रही है, यह प्राधिकरण वृद्धि को 100% तक सीमित करती है, जैसाकि कुछ अन्य विविध प्रशुल्क मदों के बारे में करने के लिए प्रस्तावित है। इसी प्रकार, आवेदन-सह-बिल की एक प्रति जारी करने के लिए प्रस्तावित 300% की वृद्धि (रु. 5/- से रु. 20/-) को भी 100% वृद्धि तक सीमित किया जाता है।

(ग) वर्तमान दरमान के अनुसार, पोत के अपने उपयोग के लिए ताजा जल की आपूर्ति के लिए प्रभार, पोतों के गोदियों में बर्थ किए होने की स्थिति में, वसूल नहीं किया जाएगा और पोत के अपने उपयोग से इतर किसी अन्य प्रयोजन से ताजा जल की आपूर्ति के लिए रु. 120/- प्रति 1000 लिटर की दर से प्रभार देय होगा। पत्तन ने ताजे जल की आपूर्ति के लिए प्रभार लगाने वाले इस खंड को 1000 लिटर के लिए रु. 150/- के रूप में संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। सम्बद्ध गतिविधि में राजस्व घाटे पर विचार करते हुए प्रस्ताव को अनुमोदित किया जाता है।

(घ) गोदियों में आने जाने हेतु लॉरियों, मोबाइल क्रेनों इत्यादि के परमिट के लिए प्रभार 100% से 6100% की परास में बढ़ाने का प्रस्ताव किया गया है। डुप्लीकेट परमिट जारी करवाने के प्रभार, नए परमिट जारी करवाने के प्रभार से अधिक प्रस्तावित किए गए हैं। पत्तन से अनुरोध किया गया था कि वह दरों में अत्यधिक वृद्धि प्रस्तावित करने के कारण प्रस्तुत करें। चूंकि निर्यात कार्गो की प्राप्ति के लिए और आयात कार्गो की निकासी के लिए लॉरियों की सेवाएं प्रमुख आवश्यकता (आवक) हैं, पत्तन से इस बात पर विचार करने का अनुरोध किया गया था कि क्या ऐसे ट्रकों को कोई प्रवेश शुल्क देने की आवश्यकता है भी कि नहीं। तथापि पत्तन ने उल्लेख किया है कि पत्तन में प्रवेश करने वाले ट्रकों को प्रवेश शुल्क का भुगतान करने की आवश्यकता है और वाहन परमिट/गोदी प्रवेश परमिट की जांच करके उनके प्रवेश को नियंत्रित करने की भी आवश्यकता है। पत्तन ने कोई लागत ब्यौरा प्रस्तुत नहीं किया है। उसने सिर्फ इतना बताया है कि ये प्रभार 1988 से लागू किए गए थे और पिछले 18 वर्षों में (एक बार भी) संशोधित नहीं किए गए हैं। किसी भी लागत ब्यौरे के अभाव में, पत्तन द्वारा दरों में 100% से 6100% तक वृद्धि के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करना मुश्किल है फिर भी चूंकि वर्तमान दरें पिछले 18 वर्षों से असंशोधित रही हैं, उनमें उचित ऊर्ध्वगामी संशोधन का मामला तो अवश्य बनता है। अतएव यह प्राधिकरण, प्रचलित दरों में, 100% वृद्धि को उचित पाता है।

- (ड) पत्तन ने पोतों के मास्टर्स, स्वामियों या एजेन्टों से, पत्तन न्यास के श्रमिकों को बेकार बना देने और मांगी गई तथा उपलब्ध करवाए गए श्रमिकों का पूरी तरह से या ठीक तरह से उपयोग न करने के लिए प्रभार वसूलने वाले वर्तमान प्रावधान निकाल देने का प्रस्ताव किया है। एमबीपीटी के अनुसार पत्तन द्वारा स्टीवेडोरिंग का अधिग्रहण का अधिग्रहण कर लेने के साथ इस खंड को निकाला जा सकता है क्योंकि तट पर पोत पर श्रमिकों का बेकार रहना पत्तन का दायित्व है। प्रस्ताव के अनुमोदन प्रदान किया जाता है और प्रति एस्कोर्ट रु. 10/- का शुल्क भी हटाया जाता है।
- (च) पत्तन से, यात्री बर्थ पर सदमावी आगन्तुकों द्वारा देय प्रभारों को रु. 5/- प्रति व्यक्ति से रु. 50/- प्रति व्यक्ति बढ़ाने के कारण स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने उत्तर दिया कि प्रभारों में यह वृद्धि आगन्तुकों को उस क्षेत्र में आने से हतोत्साहित करने की दृष्टि से है। प्रस्तावित दर अनुमोदित की जाती है।
- (छ) पत्तन ने यात्रियों के पोत से उतरने और पोत पर चढ़ने की मद में पोत पर चढ़ने के लिए प्रति यात्री रु. 150/- का प्रभार और पोत से उतरने के लिए प्रति यात्री रु. 150/- का प्रभार, (ये दो नए प्रभार) लगाने का प्रस्ताव किया है। वास्तव में, एमबीपीटी ने नवम्बर 2005 से लगाने के लिए इस प्राधिकरण से अनुमोदन मांगा था। एमबीपीटी से तदर्थ दर की गणना का आधार और प्रस्तावित दरों के लिए उपयोगकर्ताओं की सहमति के समर्थन में सबूत प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। एमबीपीटी ने फरवरी 2006 में सूचित किया कि यात्री पोतों का प्रबंधन करने के लिए मुंबई इन्टरनेशनल कन्टेनर टर्मिनल पर पेसेन्जर लॉज, बैगेज ट्रालीज, चैक-इन-काउंटर, फर्नीचर, सुरक्षा, सामान्य साफ सफाई, पेय जल केंद्र (प्याऊ), प्रकाश व्यवस्था, बस/कोच पार्किंग, टर्मिनल भवन की अनुरक्षण इत्यादि जैसी सुविधाएं प्रदान की गई हैं और ये सेवाएं प्रदान करने के लिए मानव-बल पर पर्याप्त राशि खर्च करनी पड़ती है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत की गई सूचना के अनुसार नियमित यात्री पोत सेवा 2 अक्टूबर 2005 से आरंभ हुई थी और तदर्थ आधार पर पोत पर सवार होने और पोत से उतरने संबंधी प्रभार उसी तिथि से जारी है। एमबीपीटी ने बताया कि, चूंकि उपरोक्त सेवा के उपयोगकर्ता यात्री पोतों / जलयानों के, उनसे उतरने वाले और उन पर चढ़ने वाले यात्री हैं न कि यात्री पोत कम्पनी या एजेन्ट, अलग-अलग यात्री से उसकी सहमति प्राप्त करना व्यवहारिक नहीं है। पत्तन द्वारा विस्तार से बताए गए कारणों के अनुसार पोत पर यात्री सवार होने / से उतरने संबंधी प्रभार लगाने लायक यह मामला बनता है। इसके अलावा महा.प.न्या. अधिनियम की धारा 48 के अनुसार, पत्तन को यह अधिकार है कि वह, पत्तन के माध्यम से पोत पर सवार होने/पोत से उतरने वाले यात्रियों पर प्रभार लगाए। यद्यपि, पत्तन ने अपेक्षित लागत ब्यौरा प्रस्तुत करके लेवी की मात्रा का औचित्य नहीं बताया है, तथापि, उचित विवेक (न्यायिकता) का उपयोग करते हुए, यह प्राधिकरण आगामी (किसी) तिथि से प्रति यात्री पोत पर सवार होने के लिए रु. 150/- और पोत से उतरने के लिए रु. 150/- की लेवी स्वीकृत करता है।
- (ज) लाइसेंस धारी एजेंसियों द्वारा पानी की आपूर्ति के लिए एमबीपीटी सुविधाओं का उपयोग करने की एवज में एक नई लेवी प्रस्तावित की गई है। पत्तन ने बताया है कि, यद्यपि एक अलग लागत पत्रक तैयार नहीं किया जा सकता, तथापि, प्रस्तावित लेवी इस गतिविधि को नियामक ढांचे के अन्तर्गत लाना है और रु. 30/- प्रति 1000 लिटर की लगाए जाने वाली दर सेवा प्रदान करने के लिए प्रदान करने के लिए पत्तन की सुविधाओं का उपयोग करने के लिए है। यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए कारणों के प्रकाश में इस लेवी को अनुमोदित करता है।
- (xiii) (क) लागत विवरणी बताती है कि ड्राई डॉकिंग गतिविधि आघात भरी घाटे में है और अन्य महत्वपूर्ण, पत्तन गतिविधियां ड्राई डॉकिंग का वित्त पोषण कर रही हैं। एमबीपीटी से पूछा गया था कि इस स्थिति को बदलने के लिए उसने क्या कदम उठाए हैं या क्या कदम उठाने का उसका विचार है। पत्तन से यह भी अनुरोध किया गया था कि वह पत्तन के स्वामित्व वाले क्राफ्टों और अन्य

वाणिज्यिक पोतों के कारण घाटों को अलग-अलग प्रस्तुत करे। पत्तन ने मांगी गई सूचनाएं तो नहीं दीं बल्कि यह बताया कि सेवाओं में सुधार के लिए कैसन गेट का काम हाथ में ले लिया गया है।

- (ख) एमबीपीटी ने 2005 में जब ड्राईडॉक प्रमारों में संशोधन के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया तो इसने बताया था कि 'डॉकिंग और अनडॉकिंग' तथा 'ड्राई डॉक रेंटल प्रमारों के लिए कोई अलग ब्यौरे नहीं रखे गए थे। इस अवसर पर भी एमबीपीटी ने कहा है कि आय के ब्यौरे अलग से उपलब्ध नहीं हैं और इसी लिए पेश नहीं किए जा सकते। पत्तन को सलाह दी जाती है कि वह अपेक्षित ब्यौरे तैयार कर आवश्यकतानुसार प्रस्तुत करने के लिए उपयुक्त रिकार्ड्स संभाल कर रखे।
- (घ) ड्राई डॉक प्रमारों के उपखंड 1 में केवल दो श्रेणियां निर्धारित की गई हैं :-  
 (i) 1000 जीआरटी तक और (ii) 1000 जीआरटी से अधिक, पत्तन ने ये छः श्रेणियां प्रस्तावित की हैं - (i) 1000 जीआरटी तक, (ii) 1001 से 2000 जीआरटी तक, (iii) 2001 से 3000 जीआरटी तक, (iv) 3001 से 4000 जीआरटी तक, (v) 4001 से 5000 जीआरटी तक और (vi) 5000 जीआरटी से अधिक। चूंकि ड्राई डॉकिंग प्रमारों की दरों को संशोधित नहीं किया गया है और केवल वर्तमान दरों का ही श्रेणीवार आधार पर पुनः आकलन किया गया है, प्रस्ताव को अनुमोदित किया जाता है।
- (ङ) चिपिंग और पेंटिंग लेबर के लिए जनवरी 2004 में प्रमारों का संशोधन अनुमोदित करते समय इस प्राधिकरण ने पत्तन से, माननीय उच्च न्यायालय की अनुमति से संशोधित दरें (रु. 630/- प्रति श्रमिक प्रति पाली के साथ वास्तविक पर समयोपरि भत्ते) लागू करने के लिए कहा था। पत्तन ने यह खंड सम्मिश्र बर्थ भाड़ा प्रमार से ड्राई डॉक प्रमारों पर कार्रवाई करने वाले खंड में स्थलान्तरित करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने इस समय रु. 630/- की दर कायम रखने का प्रस्ताव किया है, यह तो समझ आता है कि पत्तन रु. 525/- वाली पुरानी दर ही लगाता आ रहा है। अपने मूल प्रस्ताव में पत्तन ने न तो इस मामले इसके द्वारा की गई कार्रवाई के बारे में बताया और न ही इस मामले की वर्तमान स्थिति बताई पत्तन ने दरों की समीक्षा के लिए इस गतिविधि का लागत ब्यौरा भी पेश नहीं किया है। विशेष रूप से पूछताछ करने पर पत्तन ने उत्तर दिया है कि प्राधिकरण के दि. 09.1.2004 के अनुसार चिपिंग और पेंटिंग लेबर के लिए संशोधित प्रमार लागू करने हेतु माननीय उच्चन्यायालय की अनुमति प्राप्त करने की प्रक्रिया जारी है। रु. 630/- प्रति श्रमिक प्रति पाली की संशोधित दर केवल माननीय उच्च न्यायालय की अनुमति के अधीन ही लागू की जा सकती है।
- (xliii) (क) बंदर दरमान की प्रस्तावना के रूप में पत्तन ने बंदर सीमाएं निर्धारित करने और बंदर विलम्ब शुल्क अनुसूचि के नीचे दिखाई देने वाले वर्तमान नोट (3) को स्थलान्तरित करके पोतघाटों को विस्तारित करने का प्रस्ताव किया है। इस प्रक्रिया में जिन उपयोगकर्ताओं से परामर्श किया गया, उन्होंने इस विषय में कोई आपत्ति नहीं की है। प्रस्ताव पर सहमति दी जाती है।
- (ख) जल सम्प्रेषण के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क, मासिक शुल्क के 8 गुना की बजाय, जैसाकि इस समय है, 10 गुना प्रस्तावित किया गया है। इस परिवर्तन के लिए जब कारण पूछे गए तो एमबीपीटी ने बताया कि 8 माह की अवधारणा शायद मानसून के लिए वर्षों से गुंजाइश रखने के कारण आ गई होगी। 29 जून 2006 को आयोजित की गई संयुक्त सुनवाई में, सम्बद्ध उपयोगकर्ता निकायों ने कथित प्रस्ताव का सशक्त विरोध किया था। प्रस्तावित परिवर्तन के पक्ष में पत्तन की ओर से किसी सशक्त तर्क के अभाव में, यह प्राधिकरण, इस बारे में वर्तमान सशर्तताओं में कोई परिवर्तन करने का इच्छुक नहीं है।
- (ग) एक नया उप-खंड (ग) प्रस्तावित किया गया है जो पत्तन को, गैर सीमाशुल्क अधिसूचित खुले क्षेत्रों में उपयोगकर्ताओं द्वारा सुविधाओं, कार्गो प्रहस्तन उपकरणों की संस्थापना के साथ या इनके बिना, भंडारण के लिए, रु. 20/- प्रति वर्ग मी. या इसके अंश प्रति माह की दर पर, इस शर्त के साथ कि सुविधाओं / कार्गो प्रहस्तन उपकरणों की संस्थापना मुख्य अभियंता / मुख्य यांत्रिकी अभियंता की अनुमति के अधीन होगी और ये सुविधाएं/उपकरण 15 दिन के भीतर खोल दिए और हटा लिए

जाएंगे, लाइसेंस जारी करने का अधिकार प्रदान करेगा। पत्तन ने यह बताया है कि गैर सीमाशुल्क अधिसूचित क्षेत्र में सीमाशुल्क चार्ज से बाहर कार्गो को भंडारित करने की पर्याप्त मांग हो रही है और जैसाकि बंदर गैर सीमाशुल्क अधिसूचित क्षेत्र हैं, इस आवश्यकता को पूरा करने के लिए गोदी दरमान के खंड (ii) (v) में प्रास्तावित प्रावधान को बंदर दरमान में सम्मिलित किया गया है। चूंकि दूरस्थ बंदर क्षेत्रों में भूमि-मूल्य वही नहीं होगा जो प्रमुख गोदी क्षेत्र में भूमि का होगा, बंदर क्षेत्रों के लिए गोदियों को लागू दर वहां लगाना तर्कसंगत नहीं होगा। यह प्राधिकरण, इसलिए, पत्तन का वर्तमान प्रस्ताव अनुमोदित करने का इच्छुक नहीं है और पोत को सलाह दी जाती है कि यदि जरूरी समझे तो वह बंदरों पर भूमि के मूल्यों सहित विभिन्न पहलुओं पर विचार विमर्श करके एक अलग प्रस्ताव प्रस्तुत करे।

- (घ) (i) पत्तन ने बंदरों पर पेट्रोलियम उत्पादों, कोयला, खतरनाक और गैर खतरनाक कार्गो तथा नमक पर (पोतघाट भाड़ा/विलम्ब शुल्क दरें) प्रस्तावित करने का आधार और लागत विवरणियां प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। पत्तन से अगले तीन वर्षों में प्रहस्तिर किए जाने वाली कार्गो का मद-वार अनुमानित मात्रा और उससे उत्पन्न होने वाली प्रत्याशित आय भी प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। विगत में, यह जिन्स हे-बंदर पर पाइप लाइनों द्वारा बाजों पर चढ़ाई जाती थी। चूंकि कुछ वर्ष पहले तक पाइप निष्क्रिय हो गए हैं, भारतीय नौसेना और पेट्रोलियम कंपनियों ने टैंकरों के माध्यम से बंकरिंग आपूर्ति करना और उन्हें मालेट बंदर पर बाजों पर चढ़ाना आरंभ कर दिया है। इन जिन्सों पर, गैर खतरनाक कार्गो के लिए निर्धारित दर के समान, रु. 6/- प्रति मी.टन की दर से पोतघाट भाड़ा वसूल किया जाता था क्योंकि बंदर दरमान में इस उच्च मूल्य जिन्स के लिए कोई प्रावधान नहीं है। इसलिए, पत्तन ने तर्क दिया कि चूंकि मालेट बंदर में (लगभग 16000 टन से 20,000 टन प्रतिमाह) भरपूर मात्रा में यह पदार्थ लादा जाता है, पेट्रोलियम उत्पादों को विशेष रूप से बंदर दरमान के अन्तर्गत लाने की आवश्यकता है। पत्तन द्वारा बंदरों में पेट्रोलियम उत्पादों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित रु. 12.50 प्रतिटन की दर की एमओटी पर इस मस्यु लगाई जा रही दर से अनुकूलता से तुलना होती है। पत्तन ने इस कार्गो के लिए रु. 7.5 प्रति टन की तटीय रियायती दर प्रस्तावित की है। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 4.3 के अनुसार, इस जिन्स के लिए रियायती तटीय प्रशुल्क प्रदान करना पत्तन के लिए अनिवार्य नहीं है। अतएव, यह प्राधिकरण इस कार्गो के लिए रु. 12.50 प्रति मी.ट. की दर अनुमोदित करता है और यदि पत्तन, चाहे तो, बंदरों में प्रहस्तिर पेट्रोलियम उत्पादों के तटीय कार्गो के लिए निम्नतर दर भी प्रसारित कर सकता है।
- (ii) एमबीपीटी ने बंदरों पर प्रहस्तिर कोयले पर रु. 35/- प्रतिटन की दर से पोतघाट भाड़े की तदर्थ लेवी के लिए दिसम्बर 2005 में हमारा अनुमोदन प्राप्त किया था। फरवरी 2006 में एमबीपीटी ने सूचित किया कि उपयोगकर्ताओं की रजामंदी प्राप्त नहीं हुई है और प्रस्तावित प्रभार, सामान्य दर संशोधन के समय अनुमोदन के बाद ही लगाए जाएंगे। इस समय पत्तन कोयले पर रु. 20/- प्रति टन की दर से, जैसा कि खतरनाक कार्गो पर लगाया जाता है, पोतघाट प्रभार लगाता है। रु. 35/- प्रतिटन की दर से लगाने के पत्तन के प्रस्ताव को किसी लागत ब्यौरे का समर्थन प्राप्त नहीं है। यह प्राधिकरण, थर्मल कोल और थर्मल कोल से इतर दोनों के लिए रु. 25/- की दर निर्धारित करना यथोचित मानता है जो इस संशोधन के बाद बंदरों में उपलब्ध उच्चतम पोतघाट भंडा दर है। पत्तन ने इस कार्गो के लिए रु. 21/- प्रति टन की रियायती तटीय दर प्रस्तावित की है। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 4.3 के अनुसार पत्तन के लिए यह अनिवार्य नहीं है कि वह थर्मल कोल के लिए रियायती तटीय प्रशुल्क प्रदान करे।
- (iii) हे-बंदर में इस्पात की लदान/उतराई के लिए प्रभार निर्धारित करने वाली एक नई धारा प्रस्तावित की गई है। पत्तन से अनुरोध किया गया कि वह रु. 100/- और रु. 50/- की प्रस्तावित दरों को लागत ब्यौरों के साथ उचित सिद्ध करे। यद्यपि कोई लागत ब्यौरा प्रस्तुत नहीं किया गया है, पत्तन ने बताया है कि हे बंदर में प्रहस्तिर किए जा रहे कार्गो पर गोदी दरमान के अनुसार पोतघाट भंडा लगता है। वर्तमान बंदर दरमान में, पोतघाट भंडा आयात के लिए रु. 12/- प्रति मी.ट. और निर्यात के लिए रु.

रु. 6/- प्रति मी.ट. है जबकि गोदी दरमान में पोतघाट भाड़ा दर आयात के लिए सीआई एफ का 0.54% और निर्यात के लिए एफओबी मूल्य का 0.12% की दर से है जो पत्तन के अनुसार आयात के लिए रु. 155/- प्रति मी.ट. और निर्यात के लिए रु. 28/- प्रति मी.ट. होती है। पत्तन ने आगे बताया है कि यदि गोदियों पर इस्पात प्रहस्तित किया जाता है तो वह रु. 64/- प्रति टन की दर से स्टीवेडोरिंग प्रभार कमाता और कमाई को यथावत रखने के लिए पत्तन ने बताया है कि हे-बंदर पर संशोधित पोतघाट भाड़ा पत्तन द्वारा दी जा रही सुविधाओं के स्तर के आधार पर आयात के लिए रु. 120/- प्रति मी.ट. और निर्यात के लिए रु. 50/- प्रति मी.ट. कर दिया गया है। पत्तन का यह दावा है कि यदि कार्गो गोदियों में प्रहस्तित किया गया होता तो वह रु. 64/- प्रति टन की दर से कमाता, उस व्यय के प्रकाश में देखा जाना चाहिए जो उसे स्टीवेडोरिंग सेवाएं प्रदान करने में, जो पहले से ही घाटे में चल रही है, करना पड़ता। यह प्राधिकरण बंदरों पर इस्पात (स्टील) के आयात के लिए रु. 25/- प्रति टन की दर और निर्यात के लिए रु. 15/- प्रति टन की दर अनुमोदित करता है जो इस संशोधन के बाद वहाँ उपलब्ध पोतघाट भाड़े की उच्चतम दर है।

- (ड) इस समय, हे-बंदर, हाजी बंदर, मालेट बंदर और न्यू फेरी व्हार्फ में (फिश जैटी के सिवाय) कार्गो प्रहस्तन पर, खतरनाक कार्गो पर रु. 16/- और गैर-खतरनाक कार्गो पर रु. 4/- आयात विलम्ब शुल्क लगाया जाता है। इन जिन्सों पर निर्यात विलम्ब शुल्क क्रमशः रु. 8/- और रु. 2/- लगाया जाता है। पत्तन ने आयात और निर्यात के लिए विभेदीय दरों से छुटकारा पाते हुए खतरनाक, गैर-खतरनाक कार्गो और कोयले के लिए साझा विलम्ब शुल्क, क्रमशः रु. 20/-, रु. 5/- और रु. 20/- के लिए प्रस्ताव किया है। खतरनाक कार्गो के लिए दर का आकलन करते समय आयात के लिए वर्तमान दर को आधार बनाया गया है और साझा विलम्ब शुल्क के लिए 25% वृद्धि पर विचार किया गया है। कोयले के प्रहस्तन के लिए बंदरों पर सुविधाओं में सुधार के बारे में पत्तन के स्पष्टीकरण पर विचार करते हुए प्रस्ताव को अनुमोदित किया जाता है।
- (च) वर्तमान विलम्ब शुल्क अनुसूचि के अधीन नोट (4) बताता है कि पोतघाट भाड़े का निर्धारण, इन्चायसों और विनिर्देशों के साथ-साथ सीमा शुल्क दस्तावेजों और आयात निर्यात आवेदनों में दिखाए गए सामान के कुल वजन के आधार पर किया जाएगा और सकल वजन यदि 100 कि.ग्राम के गुणकों में नहीं होता तो उसे, प्रभार लगाने के प्रयोजन से, 100 कि.ग्राम के अगले गुणक में पूर्णांकित कर दिया जाएगा। पत्तन ने इस सशर्तता में इस आशय से संशोधन करने का प्रस्ताव किया है कि पोत घाट भाड़ा भाड़ा इन्चायलों और विनिर्देशों के साथ-साथ सीमा शुल्क दस्तावेजों और आयात एवं निर्यात आवेदनों में दिखाए गए कुल वजन पर निर्धारित किया जाएगा। प्रस्ताव व्यवस्थित लगता है और यह प्राधिकरण उस प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है।
- (छ) वर्तमान बंदर दरमान के खंड II में सामान्य नियम कहता है कि किसी भी आवेदन सह बिल व्यक्ति में वसूला गया न्यूनतम प्रभार दस रूपयों से कम नहीं होना चाहिए। पत्तन में यह दर बढ़ाकर रु. 20/- करने का प्रस्ताव किया है जो स्वीकार किया जाता है।
- (ज) लाइसेंसधारी एजेंसियों द्वारा पानी की आपूर्ति से संबंधित एक नई धारा बंदर दरमान में शामिल करने का प्रस्ताव किया गया है। गोदियों में ऐसे प्रभार लागू करने के संबंध में पहले बताए गए कारणों की दृष्टि से प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।
- (झ) एमबीपीटी से बंदर दरमान में इस आशय की एक धारा समाविष्ट करने का अनुरोध किया गया था कि आयात और निर्यात कार्गो / कन्टेनर पर उस अवधि के लिए विलम्ब शुल्क प्रभार प्रोद्भूत नहीं होगा जिस अवधि में पत्तन उपयोगकर्ता के अनुरोध पर कार्गो / कन्टेनर उसे सुपुर्द करने / पोतान्तरित करने में असमर्थ हो। एमबीपीटी ने कहा कि व्यावहारिक प्रचालनीय परिस्थितियों के कारण इस सशर्तता को लागू करना स्वीकार्य नहीं होगा। तथापि, जैसाकि संशोधित मार्गदर्शियों की

धारा 2.15 के तहत अपेक्षित है, परिगणित सिद्धांत के आधार पर बंदर दरमान में समुचित धारा सम्मिलित कर दी गई है।

- (xiiv) (क) पत्तन न्यास के वर्तमान खंड III बंदरों में पोत विखंडन, पोतों के निर्माण और मरम्मत के लिए प्रभार - को दो उप-खण्डों : उप खंड (i) पोत विखंडन के लिए प्रभार और (ii) पोतों के निर्माण और मरम्मत के लिए प्रभार - में बांट देने का प्रस्ताव है।
- (ख) खंड II पोत विखंडन के लिए प्रभार में विनियमित अवधि निर्धारित करने का मापदंड 600 एलडीटी की बजाए 800 एलडीटी में बदल दिया गया है। एमबीपीटी ने बताया कि पोत विखंडन के लिए विनियमित अवधि के बारे में एक धारा 1996 में डाली गई थी और एक माह की विनियमित अवधि इस दृष्टिकोण पर आधारित थी कि पश्चिमी तटों में नए-नए विकसित पोत विखंडन यार्डों ने प्रति माह प्रति पोत 1000 जीआरटी से अधिक उत्पादकता हासिल कर ली जो 600 एलडीटी प्रति माह के बराबर है। पत्तन ने आगे बताया है कि 2004-2005 में एमबीपीटी यार्ड्स में लगभग 45 जल पोत / पोत तोड़े गए थे और तोड़े गए जलयानों का कुल एलडीटी 84455 मी.ट. था जो 5022 विनियमित दिनों की अवधि में अर्जित किया गया था। जैसाकि पोत-विखंडन कार्य (5022 दिनों की विनियमित अवधि की तुलना में) 3017 दिनों के भीतर पूरा हो गया था, पत्तन का यह विचार है कि विनियमित अवधि में तोड़े जाने वाली मात्रा बढ़ाकर 800 एलडीटी कर दी जाए। पत्तन द्वारा एक माह की प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधन को अनुमोदन प्रदान करता है।
- (ग) रुपये 10/- प्रति जीआरटी प्रति दिन की वर्तमान दर की तुलना में पत्तन ने हार्ड से खाना हुए और पड़ोस वाली बंदर खाड़ी में फिटिंग आउट या किसी अन्य कारण से पड़े पोतों पर यह कहते हुए रुपये 15/- जीआरटी प्रति दिन की लेवी प्रस्तावित की है कि वर्तमान दर लम्बे समय तक असंशोधित रही है। यद्यपि लागत ब्यौरे प्रस्तुत नहीं किए गए हैं, यह प्राधिकरण इस गतिविधि में कुल घाटे को देखते हुए प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है।
- (घ) वर्तमान व्यवस्था के अनुसार सामान्यतः केवल पत्तन न्यास पोतों और हारबर से हटाये रैक और उप संरक्षक द्वारा, जोखिम की वजह से मुंबई से बाहर जो के अयोग्य प्रमाणित किये पोतों के ही पोत विखंडन की अनुमति दी जायेगी और कोई भी पोत, बोर्ड की पूर्व विशेष अनुमति के बिना किसी पत्तन न्यास खाड़ी / हार्ड में तोड़ा नहीं जायेगा। एमबीपीटी ने इस सशर्तता में संशोधन का प्रस्ताव किया है, जिसके द्वारा हारबर से हटाये गये पोतों / रैकों के विखंडन को अनुमति दी जायेगी और पत्तन की पूर्व विशिष्ट अनुमति के बिना कोई भी पोत किसी पत्तन न्यास खाड़ी / हार्ड में तोड़ा नहीं जायेगा। यह पूरी तरह एक प्रचालनीय विषय है और प्रशुल्क से जुड़ी कोई शर्त नहीं जान पड़ती है। चूंकि पत्तन स्वयं इस मामले को प्रचालनीय रूप से विनियमित कर सकती है, यह सशर्तता निकाली जाती है।
- (ड.) एमबीपीटी ने इस प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी / 16 /2003 -एमबीपीटी दिनांक 2003 और आदेश सं. टीएएमपी /30/2004 -एमबीपीटी दिनांक 10 अगस्त 2004 के अन्तर्गत लाइसेंसियों द्वारा पत्तन न्यास के हार्ड / भूखण्डों पर पोत तोड़े जाने के बारे में किये गये संशोधनों को निकाल दिया है। दिनांक 6 मई 2003 और दिनांक 10 अगस्त 2004 के आदेश केवल तभी प्रभावी होंगे जब पोत विखंडन भूखंड पोत विखंडकों को 10 वर्ष की अवधि के लिए लाइसेंस पर दिये जायेंगे। एमबीपीटी से यह तो समझ में आता है कि पोत विखंडक भूखंड 10 वर्ष के लिए लाइसेंस पर देने हेतु सरकारी अनुमोदन अभी आना बाकी है। और इसलिए, पत्तन ने, इस प्राधिकरण द्वारा पहले अनुमोदित की गई दरों को शामिल नहीं किया है।

(xLv) (क) पत्तन ने पोत घाट भाड़े की दरों में पीओएल और पीओएल उत्पादों पर 25% की, रसायनों पर 110% की, खाद्य तेलों के आयात पर 66% की और खाद्य तेलों के निर्यात पर 300% की वृद्धि प्रस्तावित की है। (इस समय खाद्य तेलों पर आयात पोत घाट भाड़ा रुपये 24/- प्रति टन और निर्यात पोत घाट भाड़ा रुपये 6/- प्रति टन और चूँकि रुपये 40/- प्रति टन का साझा पोत घाट भाड़ा दर प्रस्तावित की गई है, उसका प्रभाव निर्यात पोत घाट भाड़े पर अधिक है)। पत्तन ने रसायनों और खाद्य तेलों के लिए रियायती तटीय दरें प्रस्तावित की हैं। जैसा कि पैराग्राफ 9 (xxvii) (ग) में ऊपर पहले ही कहा जा चुका है, पीओएल प्रहरस्तन गतिविधि (जिसमें तरल रसायनों के लागत ब्यौरे सम्मिलित हैं) अगले 3 वर्षों में 159.08 करोड़ रुपये का अधिशेष उत्पन्न करता है और संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.11.6 के अनुसार अधिशेष वाली उपगतिविधि पर वर्तमान स्तर से अधिक वजन नहीं डाला जाना चाहिए। ऊपर वर्णित प्रशुल्क मार्गदर्शियों का सख्ती से अनुपालन करते हुए यह प्राधिकरण एमओटी और पीर पाउ में पीओएल और तरल रसायनों पर पोत घाट भाड़ा प्रभार बढ़ाने के लिए पत्तन के प्रस्ताव को मंजूर नहीं करते हैं।

(ख) कुछ उपयोगकर्ता निकायों ने शिकायत की है कि चूँकि पीर पाऊ में रात्रि नौ मार्गदर्शन की सुविधाएँ उपलब्ध नहीं हैं, तो पीर पाऊ में पोतों से रात्रि में ठहरने के लिए बर्थ किराया का भुगतान करने की अपेक्षा करने में कोई तर्क नहीं है। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 6.6.1 अन्य बातों के साथ बताती है कि बर्थ किराया में अल्प-विराम के लिए निर्धारित समय-सीमा में से पोत द्वारा अनुकूल ज्वारीय स्थिति के लिए प्रतीक्षा समय या प्रतिकूल मौसम के कारण निर्धारित प्रतीक्षा समय, या रात्रि नौ मार्गदर्शन सुविधाओं के अभाव में बिताया गया प्रतीक्षा समय निकाल देना चाहिए। हालांकि, यह धारा विवादित मुद्दे से संबंधित नहीं है, इस धारा द्वारा स्पष्ट किये गये सिद्धांत को कि रात्रि में नौ-मार्गदर्शन सुविधाओं के अभाव को पत्तन का दोष नहीं माना जा सकता, मान्य किया जाना चाहिए।

(ग) पत्तन को यह बताने वाली एक धारा जोड़ने की सलाह दी गई थी कि उस अवधि के लिए कोई बर्थ किराया नहीं लगाया जाएगा जिसमें पोत, पत्तन के उपकरणों में खराबी आ जाने या बिजली गुल हो जाने या किसी ऐसा कारण से जिसके लिए पत्तन जिम्मेदार हो, पीरस में बेकार खड़ा रहता है। पत्तन में यह कहकर सुझाव से असहमति व्यक्त कर दी कि इससे उपयोगकर्ताओं के साथ विवाद खड़े हो सकते हैं क्योंकि उपकरण / उपस्कर के अप्रचालन समय के लिए अनेक कारण हो सकते हैं और कई बार कारणों के लिए पोत भी जिम्मेदार होते हैं। पत्तन के तर्क को स्वीकार नहीं किया जा सकता और संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.15 के अनुसार इस बारे में दरमान में एक उपयुक्त धारा जोड़ दी गई है।

(xLvi) (क) पत्तन ने पीर पाऊ स्थित बहुविध वितरण केन्द्र और सिवड़ी / बडाला स्थित तेल उद्योग के भंडारण / विपणन संस्थापनाओं के तटीय पाइपलाइनों का उपयोग करने के लिए विविध प्रभारों की एक नई लेवी प्रस्तावित की है। प्रस्तावित दरें नीचे पुनः प्रस्तुत की जाती हैं :-

क्रम सं.	पाइप लाइनों का विवरण	प्रभार प्रतिघंटा या उसकी अंश (रु. में)	से प्रभावी
1.	एसकेओ (नई पाइप लाइन)	14295.00	7 मई 2004
2.	एचएसडी (नई पाइप लाइन)	14295.00	27 मई 2004
3.	बंकर / ब्लैक आइल लाइन (नई पाइप लाइन)	14295.00	4 जून 2004
4.	फ्लशिंग लाइन (वर्तमान लाइन)	7148.00	-----
5.	सुविधा उपयोग	2859.00	-----

(ख) एमबीपीटी ने इन दरों को पिछले प्रभाव से लागू करवाने के लिए तदर्थ आधार पर अनुमोदन के लिए अगस्त 2005 में इस प्राधिकरण के समक्ष एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। चूँकि एमबीपीटी के इरादों वाली तदर्थ व्यवस्था संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार नहीं थी, एमबीपीटी को सूचित किया

गया था कि यह प्राधिकरण ऐसे किसी अनुरोध पर विचार नहीं कर सकता। पत्तन ने उल्लेख किया कि प्रस्तावित दरें पूरी तरह से लागताधिक आधार पर अभिकलित की गई हैं। सभी तेल कम्पनियों की ओर से पेश हो रही ऑइल इंडस्ट्री इम्पोर्ट-एक्सपोर्ट कमेटी ने मुख्य रूप से इस आधार पर आपत्ति की है कि लगाए गए पोतघाट प्रभार में, 1991 में लागू की गई संशोधित प्रशुल्क व्यवस्था के अनुसार, इन पाइप लाइनों का उपयोग शामिल है।

- (ग) एमबीपीटी ने बताया है कि वर्ष 1991 तक विचारित पूंजी लागत केवल इन पाइप लाइनों का लिखित मूल्य होता था और उस वर्ष पम्पिंग इत्यादि विविध सेवाओं के लिए प्रभारों को शामिल करके प्रभारों को पोतघाट प्रभारों में आमेलित कर दिया गया था। चूंकि तब से वही पाइप लाइनें मौजूद हैं और 36 करोड़ रुपये का नया निवेश भी किया गया है, एमबीपीटी का तर्क सही जान पड़ता है और नयी-नयी प्रचालित सुविधाओं के लिए दरें निर्धारित करने का मामला बनता है।
- (घ) यह देखा गया है कि एमबीपीटी की गणना में विचार की गई 2.80 करोड़ रुपये की अनुमानित प्रशासन और सामान्य लागत में मूल्य ह्रास की मद में 2.65 करोड़ रुपये भी शामिल हैं, चूंकि निवेश की मूल लागत पर, नियोजित पूंजी पर 15% प्रतिलाभ मांगा गया है, दर की गणना करते समय मूल्यह्रास को निकालना आवश्यक है। 15% प्रति वर्ष पर लागताधिक और औसीई 11.74 करोड़ रुपये आंका गया है।
- (झ) एमबीपीटी ने 35.43 करोड़ रुपये की लागत से तीन लाइनें बिछाई हैं। 16 घंटे प्रतिदिन और एक वर्ष में 350 कार्य दिवस के अनुसार प्रति वर्ष उपयोगिता समय 16,800 घंटे (16 350 3) आता है। 10,068 वास्तविक उपयोगिता घंटों का अनुसरण करने का कोई औचित्य नहीं है। एमबीपीटी ने दर के आकलन के लिए इन्हीं को लागू किया है। प्रतिवर्ष 16800 उपयोगिता घंटों पर विचार करते हुए प्रतिघंटा प्रभार रु. 6990/- आकलित होता है। फ्लशिंग लाइन के लिए दर रु. 3495/- (6990/- का 50%) आकलित होता है और सुविधा उपयोग के लिए (जो, मुख्य लाइन उपयोग में न होने की स्थिति में एमबीपीटी के बहुविध वि.के. उपयोग करने वाले पक्ष की ओर हम वसूली के रूप में समझते हैं) रु. 1398/- (6990/- का 20%) कलित होता है। लागत अवयव और प्रतिघंटा/प्रति 30 मिनट प्रभार दर्शाने वाला आकलन पत्रक अनुलग्नक परिशिष्ट -II पर संलग्न है।
- (ञ) एमबीपीटी का प्रस्ताव प्रति घंटा या उसके अंश के आधार पर प्रभार लगाने के लिए है। ओआईआईसी ने आंशका व्यक्त की है कि यदि लाइनों का उपयोग एक या दो मिनट के लिए किया जाता है तो एक घंटे बाद एमबीपीटी पूरे एक घंटे के लिए लागू प्रभार लगाएगा अतएव, यह प्राधिकरण, 30 मिनट आधार पर प्रभार लेवी का यूनिट निर्धारित करने के लिए अनुमोदन प्रदान करना न्यायोचित पाता है। परिणाम स्वरूप, यह प्राधिकरण पीर पाऊ स्थित बहुविध वि.के. और सिवडी / बडाला स्थित तेल उद्योग की भंडारण / विपणन संस्थापनाओं के उपयोग के लिए विविध प्रभारों को निम्नानुसार अनुमोदित करता है।

क्रम सं.	पाइप लाइनों का ब्यौरा	प्रति 30 मिनट या उसके भग के लिए प्रभार (रु. में)
1.	एसकेओ (नई पाइप लाइन)	3495/-
2.	एचएसडी (नई पाइप लाइन)	3495/-
3.	बंकर / ब्लैक आइल लाइन (नई पाइप लाइन)	3495/-
4.	फ्लशिंग लाइन (मौजूदा लाइनें)	1748/-
5.	सुविधा उपयोगिता	699/-

- (ट) तेल पाइप लाइनों के उपयोग के लिए दरें प्रदत्त सुविधा के लिए प्रभार है। 5% प्रति वर्ष की स्वयं चालित वृद्धि अनुमत करने के लिए इसकी तुलना वे-लीव चार्ज या पट्टा किराया से नहीं की जा

सकती। अतएव, इस संबंधमें पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित नहीं किया जा सकता। इसी प्रकार से, प्रस्तावित सशर्तता कि यदि किसी बिल पर कोई विवाद खड़ा किया जाता है तो देनदार मांगकर्ता की परवर्ती मांग पर तब तक विचार नहीं किया जाएगा जब तक सभी लम्बित मुद्दे निपटा नहीं लिए जाते या बकाया भुगतान अदा नहीं कर दिए जाते, अनुमोदित नहीं की जा सकती, क्योंकि निहित मुद्दे बिलिंग पहलू से सम्बद्ध हैं।

- (ठ) विभिन्न पाइपलाइनें प्रचालित करने की तिथि से, दरों को पिछले प्रभाव से लागू करने का पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित नहीं किया जा सकता क्योंकि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.4 के अनुसार प्राधिकरण द्वारा तय किया गया प्रशुल्क सामान्यतः भावी प्रभाव से ही लागू होगा और संदर्भित मामले में पत्तन और सम्बद्ध उपयोगकर्ताओं द्वारा आपस में कोई तदर्थ दर भी तय नहीं की गई है।
- (xlvii) वर्तमान दरमान के अनुसार यदि पोत एमओटी और पीर पाऊ पर बर्थ किए हुए हैं तो पोतों के अपने उपयोग के लिए ताजे पानी की आपूर्ति पर कोई प्रभार नहीं वसूल किया जाएगा और यदि ताजे पानी की आपूर्ति वहां बर्थ किए पोत के अपने उपयोग से इतर किसी अन्य प्रयोजन के लिए है तो ताजे पानी की आपूर्ति के लिए प्रभार प्रति 1000 लिटर के लिए रु. 88/- की दर से वसूल किया जाएगा। पत्तन ने ताजे पानी की आपूर्ति के लिए प्रभार लगाने के लिए इस खंड में 100 लिटर ताजे पानी की आपूर्ति के लिए रु. 150/- वसूल करने का प्रस्ताव किया है मेसर्स जे.एम. बक्शी एंड कम्प. ने कहा है कि जब एमबीपीटी ने, विगत में, सम्मिश्र बर्थ किराया प्रभार लागू किया था तो उस समय ताजे पानी की आपूर्ति इस सेवा का अवयव बनाया गया था। उनके अनुसार इस सेवा की गुणवत्ता भयानक रूप से गिर गई है और पत्तन द्वारा उस सेवा के लिए जो वह ठीक से प्रदान करने में असमर्थ है, रु. 150/- प्रतिटन लगाने से, जो निजी प्रचालकों द्वारा बाजों के जरिए आपूर्ति की जारी दर से ज्यादा है, निजी बाजों के प्रचालकों को अपनी दरें बढ़ाने के लिए उकसाएगी। उत्तर में पत्तन ने कहा है कि आपूर्ति नहीं लेंगे उन्हें इसके लिए भुगतान करने की आवश्यकता नहीं है। यह प्राधिकरण, पत्तन द्वारा पेश किए गए कारणों के आधार पर इस लेवी को अनुमोदन प्रदान करता है।
- (xlviii) (क) पत्तन अपने दरमान में कैटामारन इत्यादि के प्रचालन के लिए प्रति यात्री प्रभार की दर तत्पश्चात् समय में, रु. 2.50 प्रति यात्री से बढ़ाकर रु. 3.25 पैसे प्रति यात्री बढ़ाने का प्रस्ताव किया है। यह प्राधिकरण पोत द्वारा अन्य सम्बद्ध सेवाओं पर मांगी गई वृद्धि की सामान्य दर से सुर मिलाते हुए रु. 3.00 प्रति यात्री की बढ़ी हुई दर अनुमोदित करता है। इस खंड में प्रचारित किए जाने वाले अधिकतम प्रभार और समाप्ति इत्यादि के लिए अनुमोदन जैसे मुद्दों पर शक्तियाँ उप संरक्षक में निहित कर दी गई हैं। "उप संरक्षक" शब्दों को बदल कर "एमबीपीटी या उसके द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति" कर दिया गया है।
- (ख) "बीएफएल में प्रचालन हेतु पोतान्तरण प्रभार" शीर्षक के साथ पत्तन ने पत्तन के मार्ग में किन्तु पत्तन की सीमा से बाहर (बीएफएल) लंगर डाले हुए पोतों से उतारे गये या उन पर चढ़ाये गए कार्गो तथा मुंबई / हार्बर के माध्यम से पारगमित किए गए कार्गो पर रु. 15.00 प्रति टन की दर से पोतान्तरण प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है। इस प्राधिकरण ने एमबीपीटी एक दर प्रस्ताव निपटाते हुए दिनांक 2 जून 1999 के अपने आदेश में कहा है कि बीएफएल में प्रचालन के लिए (पत्तन की सीमाओं से बाहर) कार्गो संबंधी प्रभार लगाना एमबीपीटी की सक्षमता के बाहर है। माननीय मुंबई उच्च न्यायालय के आदेशों के प्रावधानों के अनुसार प्रकरण को पुनः खोला गया और पत्तन तथा पत्तन उपयोगकर्ताओं का पक्ष सुनने की मानक प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी /2/97-एमबीपीटी दिनांक 17 मार्च 2003 के अन्तर्गत अपनी पूर्ववर्ती स्थिति दोहराने का निर्णय लिया था। क्योंकि एमबीपीटी द्वारा ऐसा कोई दस्तावेजी सबूत पेश नहीं किया जा सका था जो यह दिखाता कि प्रासंगिक क्षेत्र पत्तन के मार्ग में आते हैं। एमबीपीटी ने इस संबंध में एक बार फिर उच्च न्यायालय का दरवाजा खटखटाया है। ऐसी स्थिति में पत्तन के मार्ग में किन्तु पत्तन की सीमा से बाहर (बीएफएल) लंगर डाले हुए पोतों से उतारे गए या उन पर चढ़ाये गये कार्गो

तथा मुंबई / हार्बर के माध्यम से पारगमित किए गए कार्गो पर रुपये 15.00 प्रति टन की दर से पोतान्तरण प्रभार लगाने वाला प्रावधान शामिल करने का प्रस्ताव अनुमोदित करने का अब कोई मामला नहीं बनता।

(ix) प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 3.1.8 के अनुसार एक बार निर्धारित किया गया प्रशुल्क 3 वर्ष तक प्रभावी रहेगा। पत्तन इस प्राधिकरण दूसरे और तीसरे वर्ष के लिए से प्रस्तावित प्रशुल्क में प्रत्येक वर्ष 4% की स्वयं चालित वृद्धि अनुमत करने का प्रस्ताव किया है। संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 के अनुसार यातायात अनुमान पंचवर्षीय / वार्षिक योजना और वर्तमान / प्रत्याशित वृद्धि के अनुमानों के अनुरूप बनाये जाने चाहिए और व्यय के अनुमान, भारत सरकार के द्वारा घोषित डब्ल्यूपी आई की वर्तमान हलचल के संदर्भ से मूल्य उतार चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप होने चाहिए। चूंकि प्रस्ताव ने 15% आरओसीई नहीं मांगा है, पर पत्तन ने परवर्ती वर्षों में 4% प्रति वर्ष की वृद्धि के लिए तर्क दिया है। इस बात को मान्य करना होगा कि 15% की दर से आरओसीई केवल अधिकतम अनुमेय स्तर है और पत्तन वाणिज्यिक दृष्टिकोण से इस स्तर से नीचे जाकर भी प्रचालन कर सकता है। इस संशोधन में प्रशुल्क में अनुमत वृद्धि पर विचार करते हुए यह प्राधिकरण उसी प्रशुल्क चक्र में 4% प्रति वर्ष की स्वयं चालित वृद्धि अनुमत करके उपयोगकर्ताओं पर एक और वृद्धि का बोझ डालना उचित नहीं समझता है। यदि पत्तन को किसी गंभीर वित्तीय समस्या का सामना करना पड़ता है तो वह उपयुक्त और पर्याप्त कारणों से तो वह संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त लचीलेपन का उपयोग करते हुए समय से पहले समीक्षा की मांग कर सकता है।

(ix) दरमान में कुछ प्रावधान, जो अन्य महापत्तनों / निजी टर्मिनलों के सामान्य निर्धारण और संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप नहीं थे, संशोधित कर दिये गये हैं।

10.1. परिणामस्वरूप और ऊपर दिये गये कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण **अनुलग्नक -III** पर संलग्न एमबीपीटी के संशोधित दरमान को अनुमोदन प्रदान करता है।

10.2. एमबीपीटी का प्रशुल्क पत्तन द्वारा प्रस्तुत सूचना और जैसा कि विश्लेषण में बताया गया है, की गई संकल्पनाओं के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि यह प्राधिकरण निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान किसी भी समय यह पाता है कि विचार किये गये अनुमानों से वास्तविक स्थिति बहुत अधिक भिन्न है या इसके भीतर स्वीकृत संकल्पनाओं से विचलन है तो यह प्राधिकरण एमबीपीटी से समय से पहले प्रशुल्क की समीक्षा करवाने के लिए प्रस्ताव दाखिल करने के लिए अपेक्षा कर सकता है और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के कारण प्रोद्भूत लाभों को समायोजित करने की यदि एमबीपीटी ऐसा नहीं कर पाता है तो यह प्राधिकरण अपनी ओर से प्रशुल्क की एकपक्षीय समीक्षा आरम्भ कर देगा। इसके अलावा सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में अगली सामान्य समीक्षा के समय भिन्नताओं का विश्लेषण भी किया जायेगा और अतिरिक्त अधिशेष का, निर्धारित किये जाने वाले अगले चक्र में पूरा-पूरा समायोजन किया जायेगा।

10.3. संशोधित दरमान, इसके भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तिथि से 30 दिन बीतने के बाद प्रभाव में आयेगा और 31 मार्च 2009 तक प्रभावी रहेगा। प्रदान किया अनुमोदन उसके बाद अपने आप समाप्त हो जाए, जब तक कि प्राधिकरण द्वारा इसे विशिष्ट रूप से विस्तार न दिया हो।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2006/असा.]

## अनुलग्नक-I(क)

मुंबई पत्तन न्यास									
(रुपये करोड़ों में)									
संपूर्ण पत्तन के लिए समेकित लागत विवरण									
क्र. सं.	विवरण	वास्तविक		एमबीपीटी द्वारा अनुमानित			टैम्प द्वारा संचालित		
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
	यातायात संचालन (10 लाख टनों में)	35.19	44.19	40.00	42.00	46.00	40.00	42.00	46.00
I.	प्रचालनीय आव								
	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	363.59	435.42	408.09	428.49	469.21	408.09	428.49	469.21
	पत्तन एवं गोदी गतिविधि	213.59	224.64	203.95	214.15	234.49	225.67	234.29	257.49
	रेल्वे गतिविधि	4.11	6.47	5.21	6.47	5.99	5.21	5.47	5.99
	किराया योग्य भूमि एवं भवन	44.07	57.36	70.47	73.29	76.22	70.47	73.29	76.22
	कुल प्रचालनीय आव	625.36	723.99	687.72	721.40	785.91	709.44	741.54	808.91
II.	क प्रचालनीय स्तनव								
	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	230.50	237.02	251.13	282.39	287.24	249.80	276.56	280.09
	पत्तन एवं गोदी गतिविधि	92.68	97.92	120.65	133.57	118.67	119.70	129.48	114.93
	रेल्वे गतिविधि	11.30	14.22	15.07	16.94	17.23	14.95	16.44	16.70
	किराया योग्य भूमि एवं भवन	13.68	15.07	15.97	17.96	16.26	15.85	17.43	17.70
	कुल (क)	348.16	364.23	402.82	450.86	441.40	400.30	439.91	429.42
	ख मूल्यहास								
	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	29.75	31.44	32.35	35.85	42.57	32.35	35.85	35.57
	पत्तन एवं गोदी गतिविधि	21.80	23.68	24.29	24.29	33.10	24.29	24.29	28.10
	रेल्वे गतिविधि	1.52	1.76	1.76	1.76	1.76	1.76	1.76	1.76
	किराया योग्य भूमि एवं भवन	1.16	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60
	कुल (ख)	54.23	58.48	60.00	63.60	79.03	60.00	63.50	67.03
	कुल प्रचालनीय स्तनव (क + ख)	402.39	422.71	462.82	514.46	520.43	460.30	503.41	496.45
III.	सकल प्रचालनीय अभिवेध	222.97	301.18	224.90	207.04	265.48	249.14	238.13	312.46
	क वित्त एवं विविध आव (ब्याज को छोड़कर)								
	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	22.56	12.13	12.08	13.19	14.04	4.57	5.71	6.60
	पत्तन एवं गोदी गतिविधि	6.45	7.27	7.22	7.91	8.42	2.73	3.41	3.92
	रेल्वे गतिविधि	0.12	0.21	0.21	0.23	0.24	0.08	0.10	0.11
	किराया योग्य भूमि एवं भवन	5.45	1.86	1.85	2.02	2.15	0.70	0.88	0.97
	कुल (क)	34.58	21.47	21.34	23.35	24.85	8.08	10.10	11.60
	ख वित्त एवं विविध व्यय (ब्याज को छोड़कर)								
	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	138.61	122.03	135.30	155.18	164.84	135.30	155.18	164.84
	पत्तन एवं गोदी गतिविधि	40.64	36.57	40.54	46.51	49.40	40.54	46.51	49.40
	रेल्वे गतिविधि	7.77	6.99	7.75	6.89	9.44	7.75	6.89	9.44
	किराया योग्य भूमि एवं भवन	3.74	3.37	3.74	4.29	4.55	3.74	4.29	4.55
	कुल (ख)	190.76	168.96	187.33	214.87	228.23	187.33	214.87	228.23
	ग आर्बिट्रल प्रबंधन एवं उपरि व्यय								
	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	65.45	70.16	78.47	86.99	87.47	74.36	81.95	83.20
	पत्तन एवं गोदी गतिविधि	40.93	42.18	45.97	51.89	52.58	44.66	49.07	49.82
	रेल्वे गतिविधि	7.31	8.17	8.90	10.01	10.19	8.66	9.55	9.68
	किराया योग्य भूमि एवं भवन	8.74	9.11	9.93	11.17	11.56	8.74	9.37	9.76
	कुल (ग)	122.43	129.62	141.27	159.06	161.80	136.42	150.97	152.46
	कुल (क-ख-ग)	-278.61	-277.11	-307.26	-354.39	-364.94	-315.67	-354.94	-366.00
V	शुद्ध अभिवेध / घाटा (III-IV)	-55.64	24.07	-82.36	-143.34	-99.50	-66.53	-116.81	-86.63
VI	नियोजित पूर्वी	831.56	808.14	778.64	785.37	1817.04	745.22	724.72	728.81
VII	नियोजित पूर्वी से आव	122.91	118.60	115.28	118.24	151.71	116.29	107.32	104.84
VIII	शुद्ध अभिवेध / घाटा	-178.55	-85.53	-187.82	-258.56	-250.61	-178.82	-224.13	-184.88
IX	शुद्ध अभिवेध / घाटा प्रचालनीय आय की समस्त देसा कि % है	-28.65%	-13.20%	-28.74%	-33.04%	-31.89%	-24.92%	-30.22%	-28.35%
X	औसत अभिवेध / घाटा	-20.87%		-32.20%			-23.17%		

## अनुलग्नक-I(ख)

मुंबई पत्तन न्यास									
(रुपये करोडों में)									
कार्गो प्रहस्तान गतिविधि के लिए लागत विवरण									
क्र.	विवरण	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
I.	प्रचालनीय आय								
	गोदी	145.63	174.65	161.57	173.13	178.52	161.57	173.13	178.52
	बंदर	2.48	7.26	6.48	6.80	7.45	6.48	6.80	7.45
	क्रनपोत	0.71	0.63	1.00	1.05	1.15	1.00	1.05	1.15
	अनकिलवर्ड वेयर हाऊस	47.60	66.52	54.78	57.52	62.99	54.78	57.52	62.99
	पीओएल	108.79	125.64	121.11	123.68	146.49	121.11	123.68	146.49
	बीडीएलसी	58.38	60.72	63.15	66.31	72.61	63.15	66.31	72.61
	कुल प्रचालनीय आय	363.59	435.42	408.09	428.49	469.21	408.09	428.49	469.21
II.	क प्रचालनीय व्यय								
	गोदी	130.89	132.72	140.62	158.13	180.84	139.51	153.29	154.90
	बंदर	4.10	4.12	4.37	4.91	4.99	4.34	4.78	4.81
	क्रनपोत	1.36	1.80	1.91	2.14	2.18	1.89	2.07	2.10
	अनकिलवर्ड वेयर हाऊस	6.42	6.46	6.84	7.69	7.83	6.79	7.45	7.45
	पीओएल	13.31	14.64	15.51	17.44	17.74	15.39	16.91	17.08
	बीडीएलसी	74.42	77.28	81.88	92.08	93.66	81.88	92.08	93.66
	कुल (क)	230.50	237.02	251.13	282.39	287.24	249.80	276.56	280.09
III.	ख मूल्यवृद्धि								
	गोदी	5.24	6.38	7.45	10.95	14.67	7.45	10.95	14.67
	बंदर	0.63	0.72	0.72	0.72	0.72	0.72	0.72	0.72
	क्रनपोत	0.18	0.20	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02
	अनकिलवर्ड वेयर हाऊस	0.52	0.61	0.61	0.61	0.61	0.61	0.61	0.61
	पीओएल	23.09	23.47	23.47	23.47	26.47	23.47	23.47	19.47
	बीडीएलसी	8.99	9.08	9.08	9.08	9.08	9.08	9.08	9.08
	कुल (ख)	29.75	31.44	32.35	35.85	42.57	32.35	35.85	35.57
	कुल प्रचालन लागत (क+ख)	260.25	268.46	283.48	318.24	329.81	282.15	312.41	315.66
IV.	ग वित्त एवं वित्तिय आय (ब्याज को छोड़कर)	103.34	166.96	124.61	110.25	139.40	125.94	116.06	153.55
	गोदी	3.97	5.01	4.98	5.45	5.80	1.89	2.46	2.66
	बंदर	0.07	0.24	0.24	0.26	0.28	0.09	0.10	0.13
	क्रनपोत	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.01	0.01	0.01
	अनकिलवर्ड वेयर हाऊस	1.44	2.15	2.14	2.34	2.49	0.61	0.83	1.24
	पीओएल	17.06	4.71	4.68	5.12	5.45	1.77	2.31	2.56
	बीडीएलसी	-	-	-	-	-	-	-	-
	कुल (ग)	22.56	12.13	12.06	13.19	14.04	4.57	5.71	6.60
	घ वित्त एवं वित्तिय व्यय (ब्याज को छोड़कर)								
	गोदी	89.97	81.02	89.83	103.03	109.45	89.83	103.03	109.45
	बंदर	2.29	2.06	2.28	2.62	2.78	2.28	2.62	2.78
	क्रनपोत	1.19	1.07	1.19	1.36	1.45	1.19	1.36	1.45
	अनकिलवर्ड वेयर हाऊस	5.52	4.97	5.51	6.32	6.71	5.51	6.32	6.71
	पीओएल	9.32	7.48	8.29	9.51	10.10	8.29	9.51	10.10
	बीडीएलसी	31.32	25.43	28.20	32.34	34.35	28.20	32.34	34.35
	कुल (घ)	138.61	122.63	135.30	155.16	164.84	135.30	155.16	164.84
	ग आर्बाटित प्रबंधन एवं सामान्य उपरि व्यय								
	गोदी	46.46	49.13	53.55	60.21	61.25	52.07	57.21	58.09
	बंदर	1.56	1.68	1.83	2.06	2.09	1.80	1.97	1.99
	क्रनपोत	0.82	0.67	0.73	0.82	0.84	0.71	0.78	0.80
	अनकिलवर्ड वेयर हाऊस	2.66	2.74	2.99	3.36	3.42	2.91	3.20	3.24
	पीओएल	5.71	7.70	8.39	9.44	9.86	6.22	9.05	9.18
	बीडीएलसी	8.44	8.24	8.98	16.10	10.27	8.65	9.74	9.99
	कुल (ग)	65.45	70.16	76.47	85.99	87.47	74.36	81.95	83.20
	कुल (क+ख+ग)	-181.50	-180.06	-199.71	-227.98	-238.27	-205.09	-231.42	-241.44
V.	मुद्रा अधिरोप / घटा (III-IV)	-78.16	-13.10	-75.10	-117.73	-90.87	-79.15	-115.34	-87.89
VI.	निकोपित पूंजी	322.74	322.55	308.27	342.47	434.08	297.26	344.47	265.90
VII.	निकोपित पूंजी पर रिटर्न	52.78	47.85	45.57	50.67	64.62	44.91	45.05	38.31
VIII.	रिटर्न के बाद मुद्रा घटा	-130.94	-60.75	-120.67	-168.40	-163.49	-123.16	-160.39	-127.20
IX.	मुद्रा अधिरोप / घटा प्रचालनीय आय की तुलना में जोड़ा कि % है	-36.01%	-13.95%	-29.57%	-39.30%	-34.84%	-30.18%	-37.43%	-27.11%
X.	जीएसटी अधिरोप / घटा	-24.95%			-34.57%			-31.57%	

## अनुलग्नक-I(ग)

मुंबई पत्तन न्यास									
(रुपये करोड़ों में)									
पत्तन एवं गोदी सुविधा हेतु लागत विवरणी									
क्र.	विवरण	वास्तविक		अनुमानित			टैम्प द्वारा संचालित		
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
I.	प्रचालनीय आय								
	नीकरणा एवं नीचासन	78.24	91.35	82.08	86.16	94.35	85.35	89.74	98.27
	बर्ष किराया	44.86	49.90	52.00	54.60	59.79	54.17	56.85	62.20
	बर्ष पर लगाना और लंगर बचतना	38.45	38.94	33.15	34.81	38.12	34.40	34.40	39.59
	पत्तन सेवार	42.64	34.10	29.34	30.80	33.73	44.40	45.83	48.90
	शुल्क गोदी	8.15	9.34	5.90	6.20	8.78	5.86	6.15	6.73
	जलयान विखंडन	3.25	1.01	1.50	1.58	1.72	1.49	1.57	1.71
	कुल प्रचालनीय आय	213.89	224.84	203.95	214.15	234.49	225.67	234.29	257.49
II.	क प्रचालनीय खर्च								
	नीकरणा एवं नीचासन	31.36	32.17	34.08	38.33	38.99	33.81	37.16	37.76
	बर्ष किराया	33.23	35.08	45.38	50.01	42.51	45.02	48.48	41.17
	बर्ष पर लगाना और लंगर बचतना	13.32	16.47	26.14	28.31	19.98	25.93	27.44	19.33
	पत्तन सेवार	9.02	8.54	9.05	10.18	10.35	8.98	9.87	10.02
	शुल्क गोदी	4.22	3.99	4.23	4.75	4.84	4.20	4.60	4.69
	जलयान विखंडन	1.53	1.67	1.77	1.99	2.02	1.78	1.93	1.96
	कुल (क)	92.68	97.92	120.65	133.57	118.67	119.79	129.48	114.93
	कुल प्रचालनीय खर्च (क+ख)	114.48	121.00	144.94	157.86	151.77	143.88	153.77	143.03
III.	सकल प्रचालनीय अक्षिरेण	99.11	103.84	58.31	56.29	82.72	81.88	86.52	114.46
IV.	क विप एवं विपिण अक्षिरेण (ब्याज को छोड़कर)								
	नीकरणा एवं नीचासन	2.36	2.96	2.94	3.22	3.43	1.11	1.30	1.89
	बर्ष किराया	1.35	1.62	1.61	1.76	1.86	0.51	0.76	0.88
	बर्ष पर लगाना और लंगर बचतना	1.10	1.26	1.25	1.37	1.46	0.39	0.59	0.68
	पत्तन सेवार	1.29	1.10	1.09	1.20	1.27	0.41	0.52	0.59
	शुल्क गोदी	0.25	0.30	0.30	0.33	0.35	0.30	0.14	0.18
	जलयान विखंडन	0.10	0.03	0.03	0.03	0.03	0.01	0.01	0.01
	कुल (क)	6.45	7.27	7.22	7.91	8.42	2.73	3.41	3.92
	ख विप एवं विपिण अक्षिरेण (ब्याज को छोड़कर)								
	नीकरणा एवं नीचासन	9.04	8.85	9.02	11.38	12.09	9.92	11.38	12.09
	बर्ष किराया	21.86	19.68	21.82	25.03	26.59	21.82	25.03	26.59
	बर्ष पर लगाना और लंगर बचतना	5.11	4.80	5.10	5.85	6.21	5.10	5.85	6.21
	पत्तन सेवार	1.32	1.19	1.32	1.51	1.61	1.32	1.51	1.61
	शुल्क गोदी	2.21	1.97	2.18	2.51	2.66	2.18	2.51	2.86
	जलयान विखंडन	0.20	0.18	0.20	0.23	0.24	0.20	0.23	0.24
	कुल (ख)	40.84	38.57	40.54	46.91	49.40	40.54	46.91	49.40
	ग अवशिष्ट प्रवेकन एवं ऊर्ध्वी अक्षिरेण								
	नीकरणा एवं नीचासन	13.71	13.43	14.64	16.46	16.74	14.21	15.62	15.84
	बर्ष किराया	16.72	17.55	19.13	21.51	21.66	18.57	20.42	20.73
	बर्ष पर लगाना और लंगर बचतना	5.26	6.00	6.54	7.35	7.48	6.36	6.98	7.09
	पत्तन सेवार	2.72	2.61	2.84	3.20	3.25	2.78	3.05	3.00
	शुल्क गोदी	1.97	2.01	2.19	2.48	2.51	2.13	2.33	2.39
	जलयान विखंडन	0.55	0.58	0.63	0.71	0.72	0.61	0.67	0.68
	कुल (ग)	40.93	42.18	45.97	51.68	52.58	44.68	48.67	49.82
	कुल (क+ख+ग)	-75.12	-71.48	-79.29	-94.29	-93.58	-82.47	-82.17	-95.39
V.	मुद्र अक्षिरेण / बटा (II-IV)	23.99	31.96	-29.28	-34.89	-18.84	-8.78	-11.84	18.16
VI.	निर्देशित पूंजी	379.31	482.54	398.42	396.74	598.35	398.91	398.98	482.89
VII.	निर्देशित पूंजी से आय	64.58	59.12	57.28	53.72	75.12	58.37	52.85	59.77
VIII.	----- मुद्र अक्षिरेण	-36.58	-27.57	-77.58	-87.72	-85.96	-57.16	-64.49	-40.81
IX.	मुद्र अक्षिरेण / बटा प्रचालनीय आय को समीचीन रूप में है	-17.13%	-12.27%	-38.03%	-40.96%	-36.66%	-25.33%	-27.53%	-15.77%
X.	क्षीय अक्षिरेण / बटा	-14.79%		-38.89%			-22.69%		

## अनुलग्नक-I(घ)

मुंबई पत्तन न्यास									
(रुपये करोड़ों में)									
रेल्वे गतिविधि हेतु लागत विवरणी									
क्र. सं.	विवरण	वार्षिक		अनुमानित			टैम्प द्वारा संचालित		
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
I.	प्रचालनीय आय	4.11	6.47	5.21	5.47	5.99	5.21	5.47	5.99
II	प्रचालनीय खर्च								
	प्रचालनीय खर्च	11.30	14.22	15.07	18.94	17.23	14.95	18.44	18.70
	मूल्यवृद्धि	1.52	1.76	1.76	1.76	1.76	1.76	1.76	1.76
	कुल प्रचालनीय खर्च	12.82	15.98	16.83	18.70	18.99	16.71	18.20	18.48
III	सकल प्रचालनीय बाटा (I-II)	-8.71	-9.51	-11.62	-13.23	-13.00	-11.50	-12.73	-12.47
IV	क विद्युत एवं विभिन्न आय (न्याय को छोड़कर)	0.12	0.21	0.21	0.23	0.24	0.08	0.10	0.11
	ख विद्युत एवं विभिन्न खर्च (न्याय को छोड़कर)	7.77	8.99	7.75	8.89	9.44	7.75	8.89	9.44
	ग आर्गेनाइज्ड प्रबंधन एवं सामान्य उपरिखर्च	7.31	8.17	8.90	10.01	10.19	8.66	9.53	9.68
	कुल (क-ख-ग)	-14.96	-14.95	-16.44	-18.67	-19.39	-16.33	-18.32	-19.01
V	मुद्रा बाटा (II-IV)	-23.67	-24.48	-28.06	-31.90	-32.39	-27.83	-31.05	-31.48
VI	निर्धोषित पूंजी	47.92	49.11	47.35	45.59	43.83	47.35	45.59	43.83
VII	निर्धोषित पूंजी पर न्याय	7.83	7.25	7.00	6.74	6.51	7.00	6.74	6.51
VIII	मुद्रा बाटा	-31.50	-31.71	-35.06	-38.64	-38.90	-34.83	-37.79	-37.99
IX	रिटर्न के रूप में मुद्रा बाटा वीसा कि प्रचालनीय आय का % है	-706.42%	-490.11%	-672.94%	-706.40%	-649.42%	-668.52%	-690.88%	-634.22%
X	औसत बाटा	-628.27%		-678.25%			-664.54%		

## अनुलग्नक-I(ङ)

मुंबई पत्तन न्यास									
(रुपये करोड़ों में)									
सम्पदा गतिविधि हेतु लागत विवरणी									
क्र. सं.	विवरण	वार्षिक		अनुमानित			टैम्प द्वारा संचालित		
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
I.	प्रचालनीय आय	44.07	57.36	70.47	73.29	76.22	70.47	73.29	76.22
II	प्रचालनीय खर्च								
	प्रचालनीय खर्च	13.68	15.07	15.97	17.96	18.26	18.85	17.43	17.70
	मूल्यवृद्धि	1.18	1.80	1.80	1.80	1.80	1.80	1.80	1.80
	कुल प्रचालनीय खर्च	14.84	16.67	17.57	19.56	19.86	17.45	19.03	19.30
III	सकल प्रचालनीय अधिलेख (I-II)	29.23	40.69	52.90	53.73	58.36	53.02	54.26	56.92
IV	क विद्युत एवं विभिन्न आय (न्याय को छोड़कर)	5.45	1.86	1.85	2.02	2.15	0.70	0.88	0.97
	ख विद्युत एवं विभिन्न खर्च (न्याय को छोड़कर)	3.74	3.37	3.74	4.29	4.55	3.74	4.29	4.55
	ग आर्गेनाइज्ड प्रबंधन एवं सामान्य उपरिखर्च	8.74	9.11	9.93	11.17	11.36	8.74	9.62	9.76
	कुल (क-ख-ग)	-7.03	-10.62	-11.82	-12.44	-13.76	-11.78	-13.03	-13.34
V	मुद्रा अधिलेख (II-IV)	22.20	30.07	41.08	40.29	42.60	41.24	41.23	43.58
VI	निर्धोषित पूंजी	35.80	37.73	36.90	35.87	34.87	19.70	18.10	18.50
VII	निर्धोषित पूंजी पर न्याय	1.72	5.58	5.41	5.12	4.87	2.91	2.68	2.45
VIII	मुद्रा अधिलेख	20.48	24.49	35.67	35.17	37.73	36.33	38.55	41.13
IX	रिटर्न के रूप में मुद्रा अधिलेख वीसा कि प्रचालनीय आय का % है	48.47%	42.70%	50.82%	47.86%	49.50%	54.39%	52.80%	53.98%
X	औसत अधिलेख	44.58%		49.37%			53.85%		

## अनुलग्नक-II

एनबीपीटी में - शोर आइल पाइप लाइनें - ट्राम्बे से शिवड़ी जीरो प्वाइंट

वर्ष 2004-05 के लिए लागत विवरणी

	रु.	रु.
<b>क प्रचालन, अनुरक्षण एवं निरीक्षण</b>		
तेल पाइप लाइन स्थापना एवं उपकरण	1,481,626	
तेल पाइप लाइन दूरभाष पद्धति	14,662,765	
निरीक्षण एवं सामान्य व्यय	39,924	
तेल पाइप स्थापना एवं उपकरण	1,197,058	
तेल पाइप लाइन दूरभाष पद्धति	6,60,614	
पीर पाठ एवं ट्राम्बे अग्निशमक स्टेशन	1,778,362	
बूचकखाना आइसलैंड अग्निशमक स्टेशन	3,890,602	23,710,949
<b>ख स्थापना एवं सामान्य व्यय</b>		
डॉक विभाग के आनुपातिक लागत का 75%	574,824	
सुरक्षा पर व्यय	895,512	
नये छोटे कार्य	8,092	1,478,430
<b>ग -----लागत</b>		
मण्डारण संबंधी व्यय	325,574	
कल्याण एवं धिकिस्ता व्यय	3,765,263	
----- प्रबंधन एवं सामान्य	3,019,286	
अभियंत्रकी एवं कार्यशाला उपरि व्यय	3,330,428	
सेवागतिवृत्ति ग्रैयुटिस, एक्स-ग्रेसिया भुगतान	28,654,933	39,095,484
<b>घ क, ख एवं ग का कुलयोग</b>		64,284,863
<b>ङ निर्धारित पूंजी पर आरबोसीई @ 15% (रु. 354,246,431)</b>		53,151,964
<b>च कुल लागत (क+घ)</b>		117,436,827
पाइप लाइनों के अनुमानित उपयोग किए गए घंटे		16800
-----		6990
-----		3495
-----		1748
-----		690

**मुंबई पोर्ट ट्रस्ट****दरमान****अध्याय - I****1.1. परिभाषाएँ**

इस दरमान में जब तक कि संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्न परिभाषाएँ लागू होंगी:

- (i). "जहाज" - संकल्पना में वह हर जलयान समाविष्ट है जो मनुष्य या माल-सामान की मुख्यतः जलमार्ग से आने-जाने/वहन के लिए बनाया गया है।
- (ii). "तटीय जहाज" से तात्पर्य है ऐसा कोई भी जहाज जो भारत के किसी पोर्ट या स्थान से भारत के ही किसी अन्य पोर्ट या स्थान के बीच व्यापार के लिए चलाया जाता है और जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय अनुज्ञा पत्र है।
- (iii). "विदेश जानेवाले जहाज" से तात्पर्य है तटीय जहाज छोड़कर अन्य जहाज।
- (iv). "प्लेजर यॉट" से तात्पर्य है ऐसा जहाज, जो किसी भी पद्धति से चलित (प्रोपेल) हो; तथा जो केवल नौकाविहार के लिए उपयोग किया जाता है और उस में व्यावसायिक आधारपर यात्रियों का आवागमन नहीं होता।
- (v). "टेलिग्राफ जहाज" से तात्पर्य है ऐसा जहाज जो विदेशी/समुद्र पार संचारण (communication) के लिए अंतःसमुद्री केबल उठाने, परीक्षण करने और बिछाने के लिए आवश्यक मशीनरी और गिअर से सुसज्जित है।
- (vi). "जीआरटी" से तात्पर्य है कुल पंजीकृत टनभार (ग्रॉस रजिस्टर टनेज) अर्थात् जहाज की पंजी, सक्षम प्राधिकारियों द्वारा जारी आंतरराष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र, या युद्ध नौका/नौसेना पोत के संदर्भ में रक्षा प्राधिकारियों के घोषणापत्र के अनुसार जहाज का कुल पंजीकृत टनभार।
- (vii). "कोल्ड मूव" से तात्पर्य होगा मुख्य इंजिन प्रचालित किए बिना जहाज का चलन-बलन।
- (viii). "रीफर कंटेनर" से तात्पर्य है नाशवंत पोतभार लाने/ले जाने के लिए उपयोग किए जानेवाले प्रशीतक कंटेनर जिसमें वांछित तापमान बनाये रखने के लिए विद्युत आपूर्ति की व्यवस्था है।
- (ix). "जोखिमी कंटेनर" से तात्पर्य है आयएमओ के तहत यथा वर्गीकृत जोखिमी पोतभार रखा हुआ कंटेनर।
- (x). "ट्रान्सशिपमेंट" से तात्पर्य है ऐसा पोतभार जो मूलतः मुंबई पोर्ट के लिए नहीं है लेकिन जो मुंबई में उतारा जाता है और बाद में अन्य पोर्टों को भेजने के लिए पुनः जहाज पर चढ़ाया जाता है।

- (xi). “ट्रान्सशिपमेंट कंटेनर” से तात्पर्य है ऐसा कोई कंटेनर जो किसी एक जहाज से उतारा गया है, यार्ड में भंडारण किया गया है और सड़क या रेलवे मार्ग अथवा अन्य जहाज से समुद्री मार्ग द्वारा भेजा गया है।
- (xii). “निःशुल्क अवधि” से तात्पर्य है वह अवधि, जिसके दौरान विलंबशुल्क लगाये बिना पोतभार/कंटेनर के भंडारण की अनुमति दी जाती है-और इस अवधि में रविवार, सीमाशुल्क विभाग की छुट्टियाँ तथा पोर्ट के अ-कार्य दिवस समाविष्ट नहीं हैं।
- (xiii). “ओवर डाइमेंशनल कंटेनर” से तात्पर्य है साधारण आकार के मानक कंटेनर के उपर ओवरडाइमेंशनल पोतभार से भरा तथा स्लिंग्ज, शॉकल्स, लिफ्टिंग बिमर आदि जैसे विशेष साधनों की आवश्यकता होनेवाला कंटेनर। इनमें क्षतिग्रस्त कंटेनर और विशेष साधनों की आवश्यकता होनेवाले अन्य प्रकार के कंटेनर का भी समावेश है।
- (xiv). “शट आऊट कंटेनर” से तात्पर्य है ऐसा कंटेनर जो किसी विशिष्ट जहाज के लिये (वेसल आयडेंटिफिकेशन अंडवाइस नं-अर्थात VIA No. द्वारा यथा दर्शित) निर्यातमाल के रूप में पोर्ट में आता है और किसी भी कारण से उस विशिष्ट जहाज से जुड़ नहीं पाता।
- (xv). “विलंबशुल्क” से तात्पर्य है दरमान में यथा विनिर्दिष्ट निःशुल्क अवधि के बाद पोर्ट परिसर में पोतभार के भंडारण के लिये देय प्रभार।
- (xvi). “संपूर्ण कंटेनर भार” अर्थात फुल कंटेनर लोड - FCL से तात्पर्य है जहाज की मालसूचीनुसार एक परेषित की मालिकी के पोतभार से भरा कंटेनर।
- (xvii). “कंटेनरभार से कम” - लेस दैन कंटेनर लोड - LCL से तात्पर्य है जहाज की माल सूचीनुसार एक से अधिक परेषितियों की मालिकी के पोतभार से भरा कंटेनर।
- (xviii). “कूज जहाज” अर्थात “प्लेजरयॉट” के अलावा पोर्ट में आनेवाले अन्य ऐसे जहाज जो यात्रियों को आराम-मौजमस्ती के लिये समुद्री सैरपर ले जा रहे हो।
- (xix). “महीने” की गणना एक महीने के पहले दिन (उसे मिलाकर) से अगले महीने के पहले दिन (उसे छोड़कर) तक; या एक महीने के दूसरे दिन (उसे मिलाकर) से अगले महीने के दूसरे दिन (उसे छोड़कर) तक...इसी प्रकार आगे होगी। उदा. 14 जनवरी (मिलाकर) से 14 फरवरी (छोड़कर) (अर्थात 30 दिन की अवधि)।
- (xx). “दिन” अर्थात कैलेंडर दिवस - i.e. एक दिन की मध्यरात्रि से अगले दिन की मध्यरात्रि तक।
- (xxi). जहाज कार्य पूर्णता तिथि - वेसल कम्प्लीशन डेट - VCD अर्थात, जिस तिथि को जहाज के आयात प्रचालन बिल्कुल पूर्ण हो, वह तिथि।

## 1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). जहाज संबंधी प्रभार लागू करने के लिये 'तटीय' या 'विदेशगामी' के रूप में उसका वर्गीकरण करने में जहाज की 'वैधानिक स्थिति' निर्णायक घटक होगी. यह (वैधानिक स्थिति) सीमाशुल्क या नौवहन महानिदेशालय के प्रमाणन द्वारा पुष्टिकृत होगी. पोतभार के स्वरूप या उसके मूल स्थान का प्रभार निर्धारण से कोई संबंध नहीं होगा.
- (ii).
  - (क). जिसके पास जनरल ट्रेडिंग लाइसेंस है ऐसा कोई भारतीय पताकावाला विदेशगामी जहाज सीमाशुल्क परावर्तन आदेश के आधारपर, अथवा सीमाशुल्क विभाग के तटीय आस्थापना अनुभाग में तटीय आंतरराष्ट्रीय सामान्य मालसूची प्रस्तुत करके तटीय-मार्ग में जा सकता है.
  - (ख). विदेशी पताकावाला कोई विदेशगामी जहाज नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी तटीययात्रा अनुज्ञापत्र के आधारपर तटीय मार्ग से जा सकता है.
  - (ग). ऐसे परावर्तन मामलों में लदान पोर्ट के तटीय प्रभार जिस समय से जहाज तटीय माल सामान का लदान आरंभ करता है उस समय से देय होंगे.
  - (घ). ऐसे परावर्तन के मामलों में जहाज तटीय पोतभार उतारने के काम पूरे करता है, केवल तभीतक तटीय प्रभार लागू होंगे. पोतभार उतराई का काम पूरा होने के तुरंत बाद पोतभार उतारनेवाला पोर्ट विदेशगामी दर लागू करेगा.
  - (ङ). जिन समर्पित भारतीय तटीय जहाजों के पास नौवहन महानिदेशक का तटीय अनुज्ञापत्र हैं, उन जहाजों को तटीय दरों का हकदार होने के लिये किसी अन्य दस्तावेज की आवश्यकता नहीं होगी.
- (iii).
  - (क). डॉलर में अंकित प्रशुल्क सममूल्य भारतीय रूपयों में वसूल किया जाएगा. इसके लिये डॉलर में बटाए प्रभारों को भारतीय रिजर्व बैंक, स्टेट बैंक ऑफ इंडिया या उनके सहयोगी अथवा समय समयपर विनिर्दिष्ट किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र की बैंक द्वारा सूचित बाजार क्रय दर पर सममूल्य भारतीय रूपयों में परिवर्तित किया जाएगा.
  - (ख). जिस दिन जहाज पोर्ट की सीमाओं में प्रवेश करेगा वह दिन ऐसा परिवर्तन किए जाने का दिन माना जाएगा, कंटेनर प्रभारों के संबंध में आयात कंटेनरों के मामले में जहाज के प्रवेश का दिन तथा निर्यात कंटेनरों के मामले में कंटेनरों के पोर्ट में आगमन का दिन डालर के अंकित प्रभारों के रूपयों में ऐसे परिवर्तन का दिन माना जाएगा.
  - (ग). पोर्ट में लंबी अवधि के लिये रुकनेवाले जहाजों के मामले में जहाज के पोर्ट में आगमन की तिथि से 30 दिनों में एक बार नियमित रूप से विनिमय दर की पुनरीक्षा की जाएगी. बिल बनाने का आधार पुनरीक्षा के समय प्रचलित उचित विनिमय दर के अनुसार भावी प्रभाव से बदलेगा.
- (iv). एक तर्कसंगत स्तर के परे किसी विलंब के लिये पोर्ट जिम्मेदार हो, तो उपभोक्ता को उसके (विलंब अवधि) लिये प्रभार नहीं देने पड़ेंगे.

## (v). विलंबित भुगतानों/धन वापसियों पर ब्याज:

(क). लंबित भुगतानपर उपभोक्ता, और लंबित धनवापसीपर पोर्ट प्रतिवर्ष 13.00% की दर से दण्ड-ब्याज का भुगतान करेगा.

(ख). उपभोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब बिल प्रस्तुत किये जाने के 10 दिन बाद से गिना जाएगा. तथापि यह प्रावधान निम्न मामले में लागू नहीं होगा- (i) जिस मामले में भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 में निर्दिष्टनुसार सेवाएँ लेने/पोर्ट संपत्तियों का उपयोग करने से पहले करना है, और/अथवा (ii) जहाँ भुगतान प्रशुल्क में एक शर्त के रूप में निर्धारित है.

(ग). पोर्ट द्वारा धनवापसी में विलंब सेवाएँ पूरी होने की तिथि या उपभोक्ता द्वारा सभी आवश्यक दस्तावेज प्रस्तुत किये जाने की तिथि-इनमें से जो बाद में हो, उस तिथि के 20 दिन बाद से गिना जाएगा.

(vi). (क). दरमान में निर्धारित दर उच्चतम स्तर के है, तो छूट और रियायत दर निम्नतम स्तर के हैं. यदि पोर्ट चाहे, तो वह निम्नतर दर प्रभारित कर सकता है, और/अथवा उच्चतर छूट और रियायतें दे सकता है.

(ख). यदि पोर्ट चाहे तो दरमान में निर्धारित दर लागू कराने के बारे में निर्धारित सशर्तताओं को तर्कसंगत बना सकता है, बशर्ते कि इस प्रकार का तर्कसंगतीकरण उपभोक्ता को प्रति एकक दर में राहत देता हो, तथा दरमान में निर्धारित एकक दर उच्चतम स्तर से अधिक न हो.

(ग). पोर्ट ऐसे कम दरों और/अथवा ऐसे दर लागू कराने से संबंधित सशर्तताओं की तर्कसंगति के बारे में लोगों को सूचित करें, ऐसे कम दर में और/अथवा ऐसे दर लागू कराने संबंधी सशर्तताओं में आगे कोई परिवर्तन हों - बशर्ते कि तय की गयी नयी दरें महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा सूचित दरों से अधिक न हो - तो इसके बारे में लोगों को सूचित करता रहे.

(vii) (क). सूचित दरमान में यदि किसी सेवा/पोतभार के लिये निर्दिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध न हो, तो मुंबई पोर्ट ट्रस्ट प्रशुल्क प्राधिकरण के पास उचित प्रस्ताव दे सकता है.

(ख). जबतक दर अंततः सूचित नहीं किए जाते, तबतक प्रस्तावित दर प्रस्ताव देने के साथ तदर्थ आधारपर लागू किये जा सकते हैं.

(ग). अंतरिम अवधि में लगाई जानेवाली तदर्थ दरें समान स्वरूप की सेवा/पोतभार के लिये प्रचलित सूचित प्रशुल्क के आधारपर तय की जानी चाहिये, और वे पोर्ट और संबंधित उपभोक्ता द्वारा परस्पर संमत होनी चाहिये.

(घ). प्राधिकरण द्वारा तय की गयी अंतिम दर साधारणतया केवल भावी प्रभाव से लागू होगी. यदि तदर्थ रूप में स्वीकार की गयी अंतरिम दर अत्यधिक पाते हुए उसमें पूर्व प्रभाव से कुछ सुधार

आवश्यक प्रतीत नहीं होता, तो उन तदर्थ अंतरिम दरों को अंतिम दर के रूप में मान्यता दी जाएगी.

- (viii). किसी भी बिलमें वसूल किये गये न्यूनतम प्रभार होंगे 20/- रुपये ।
- (ix). प्रत्येक बिल के कुल योग पर परिकलन किए गये सभी प्रभार अगले उच्चतर रूपयों में परिवर्तित किये जायेंगे.
- (x). जहाँ अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, वहाँ किसी एक मद के कुल वजन, मात्रा द्वारा मापन अथवा क्षमता की गणना करते समय 0.5 तक के हिस्सेका 0.5 (आधा) युनिट और 0.5 या उससे अधिक के हिस्से को 1 युनिट माना जाएगा.
- (xi) (क). तटीय पोतों के लिये देय जहाज संबद्ध प्रभार अन्य जहाजों के लिये लागू प्रभारों के 60% होंगे.
- (ख). थर्मल कोयला एवं पीओएल छोड़कर कच्चा तेल, कच्चा लोहा तथा कच्चे लोहे की गुटिकाओं सहित बाकी तटीय पोतभार/कंटेनरों के लिये पोतभार/कंटेनर संबद्ध प्रभार सामान्य पोतभार/कंटेनर संबद्ध प्रभारों के 60% होंगे.
- (ग). पोतभार संबद्ध प्रभारों के मामले में रियायती प्रभार पोतसे किनारे तक अंतरण, क्वे से/तक अंतरण, भंडारण यार्ड से/तक अंतरण आदि के लिये देय घाट शुल्क सहित सारे संगत सम्वहलाई प्रभारों पर लगाये जायेंगे.
- (घ). कंटेनर संबद्ध प्रभारों के मामले में रियायत 'कंपोजिट बॉक्स रेट' पर लागू है. जहाँ वस्तुवार प्रभार लगाए जाते हैं, वहाँ रियायत पोत से किनारे तक अंतरण और क्वे से/तक अंतरण तथा भंडारण यार्ड से/तक अंतरण के लिये देय सारे संगत प्रभारों पर; साथ ही साथ पोतभार और कंटेनरों के घाटशुल्क पर देय होगी.
- (ङ). तटीय पोतभार/कंटेनर/जहाजों के लिये प्रभार भारतीय रूपयों में दिये और लिये जाएंगे.

**अध्याय II****जहाज संबंधी प्रभार**

गोदियों का वर्गीकरण निम्न प्रकार किया गया है (क) इंदिरा गोदी-इसमें बॅलार्ड पीयर, बॅलार्डपीयर विस्ता. और बंदरगाह दीवाल घाट का समावेश है (ख) प्रिन्सेस एवं विक्टोरिया गोदी, (ग) नौसेना गोदी, (घ) माजगाँव गोदी, कसारा बसीन, (ङ) बंदर और दारूखाना, तथा (च) जवाहर द्वीप और पीर पावस्थित जेट्टियाँ।

**2.1. पाइलटेज एवं खींचाई संमिश्र प्रभार****(क) पोतभार जहाज**

क्र.	जहाज का आकार	*गोदियाँ	@ प्रवाह	*जवाहर द्वीप पीर पाव	स्थलांतरण प्रभार
1.	<u>0-30,000 जीआरटी</u> दर - प्रति जीआरटी क. विदेशगामी (अमरीकी डॉलर में) ख. तटीय (रु.में.)	0.3466 9.480	0.0627 1.714	0.6249 17.096	0.0861 2.381
2.	<u>30,001 - 60,000 जीआरटी</u> क. विदेशगामी (अमरीकी डॉलर में) ख. तटीय (रु.में.)	US \$ 10,398 for 1 <sup>st</sup> 30,000 GRT + US \$ 0.2772 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये  Rs. 2,84,400 for 1 <sup>st</sup> 30,000 GRT + Rs. 7.584 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये	US \$ 1,881 for 1 <sup>st</sup> 30,000 GRT + US \$ 0.0501 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये  Rs. 51,420 for 1 <sup>st</sup> 30,000 GRT + Rs. 1.371 for प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये	US \$ 18,744 for 1 <sup>st</sup> 30,000 GRT + US \$ 0.4999 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये  Rs. 5,12,880 for 1 <sup>st</sup> 30,000 GRT + Rs.13.676 for प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये	US \$ 2,583 for 1 <sup>st</sup> 30,000 GRT + US \$ 0.0688 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये  Rs. 71,430 for 1 <sup>st</sup> 30,000 GRT + Rs. 1.904 for प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये
3.	<u>60,000 जीआरटी से उपर</u> क. विदेशगामी (अमरीकी डॉलर में) ख. तटीय (रु.में.)	US \$ 18,714 for 1 <sup>st</sup> 60,000 GRT + US \$ 0.2426 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये  Rs. 5,11,920 for 1 <sup>st</sup> 60,000 GRT + Rs.6.636 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये	US \$ 3,384 for 1 <sup>st</sup> 60,000 GRT + US \$ 0.0438 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये  Rs. 92,550 for 1 <sup>st</sup> 60,000 GRT + Rs.1.199 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये	US \$ 33,744 for 1 <sup>st</sup> 60,000 GRT + US \$ 0.4374 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये  Rs. 9,23,160, for 1 <sup>st</sup> 60,000 GRT + Rs.11.967 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये	US \$ 4,647 for 1 <sup>st</sup> 60,000 GRT + US \$ 0.0602 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये  Rs.1,28,550 for 1 <sup>st</sup> 60,000 GRT + Rs.1.666 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये

\* सीधे समुद्र से या प्रवाह से गोदी में लगनेवाले जहाज शामिल हैं.

@ टगों के बगैर समुद्र से प्रवाह में आनेवाले और समुद्र में लौटने वाले जहाज शामिल हैं.

**(ख) विविध जहाज**

	प्रति जीआरटी दर	
	विदेशगामी (अमरीकी डॉलर में)	तटीय (रु. में)
अपतट आपूर्ति जहाज, सर्वेक्षण जहाज और विशिष्ट सहायता जहाज	0.2889	7.896
टग बोट, यात्री नौका, मत्स्य ट्राउलर, स्वयंचलित बार्ज, 'डंब' बार्ज, लेंस बार्ज, प्लेजर यॉट, देसी जलयान, कर्मीदल नौका आदि.	0.1216	3.323

उक्त दर टग सहायता के बगैर हैं.

यदि टग सहायता की आवश्यकता हो, तो उक्त खंड 2.1 (क) के अनुसार दर लागू होंगे.

**टिप्पणियां:**

- (1). उपरोक्त दर आवश्यक संख्या में पर्याप्त क्षमता के टगों/लॉचों के साथ (जहाज का) एक बार अंदर लाने और एक बार बाहर छोड़ने (की सेवाओं) की, तथा पोर्ट की सुविधा के लिये जहाज को स्थलांतरित करने की दरें हैं.
- (2). यदि जहाज के अनुरोधपर जहाज का स्थलांतरण किया जाता है, तो उक्त खंड 2.1 (क) में यथा निर्दिष्ट स्थलांतरण प्रभार लगाए जाएंगे.
- (3). मुख्य एंजिन प्रचालित किए बिना अवगमन किया जाता है, तो लागू दर के दुगुने दर देय होंगे.
- (4). यदि जहाज को किसी प्रकार की कोई कठिनाई हो, या वह स्वयंचलित मूव न कर पा रहा हो, या 'कोल्ड मुक्क' न हो, तो अतिरिक्त टग-किराया प्रभार लगाये जायेंगे.
- (5). MFL/MPL (न्हावा शेवा क्रॉस लाईन) को जाने वाले आपूर्ति जहाज/टगों के संबंध में यह माना जाएगा कि वे मुंबई पोर्ट छोड़कर समुद्र में जा रहे हैं, और अतः उनका अगला आगमन नयी यात्रा के रूप में माना जाएगा.
- (6). प्रभार तय करते समय आपूर्ति जहाज के रूप में कार्यरत टगों को आपूर्ति जहाज माना जाएगा.
- (7). मुंबई पोर्ट ट्रस्ट वाटर्स के जरिये समुद्र से पोर्ट सीमाओं में स्थित अन्य पोर्टों को जानेवाले जहाजों के संबंध में- समुद्र/एमएफएल से प्रवाह की यात्रा को आगमन, तथा प्रवाह से अंदरूनी पोर्ट मुंबई पोर्ट क्रॉसलाइन यात्रा को प्रस्थान माना जाएगा. मुंबई पोर्ट ट्रस्ट प्रभार तय करते समय उसी मार्ग से पुनः आगमन को नयी यात्रा माना जाएगा.

**2.2. बीच प्रवाह पोतभार लदान/उताराई एवं अन्य संबंधित कामों के लिये दूसरे जहाज के साथ खड़े किये जानेवाले जहाज/बार्ज/नौकाओं पर प्रभार (डबल बैकिंग)**

क्र.	आवागमन का स्वरूप	प्रति जीआरटी दर	
		तटीय जहाज (रु. में)	विदेशगामी जहाज (अमरीकी डॉलर में)
(क).	डबल बैकिंग-टग की सहायता से	6.424	0.2350
(ख).	डबल बैकिंग-टग के बगैर	4.536	0.1658
(ग).	पोतभार उतारने/प्राप्त करने वाले मदर शिप पर लाइटरेज प्रभार-विदेशगामी जहाज और तटीय जहाजों पर लाइटरेज देय क्रमशः प्रति जीआरटी प्रति घंटा (या उसका हिस्सा) 0.0046 अमरीकी डॉलर/0.127 रु. की दर से; पोतभार संबंधी काम के लिये जहाज के लंगर डालने/प्रवाहमें स्थान व्याप्त करने के समय से लागू होगा. जहाज पोतभार संबंधी काम न कर रहा हो, तब भी लंगरगाह प्रभार लगाये जाएंगे. बीच प्रवाह माल उताराई का काम कर रहे ऊन जहाजों पर प्रभार नहीं लगाये जायेंगे - (1) जो जहाज मुंबई पोर्ट ट्रस्ट गोदियों/पिअर में आने के लिये जहाज का तल छट कम करने की दृष्टि से कुछ पोतभार उतारता है और बाद में मुंबई पोर्ट की गोदियों/पिअर में जाता है (2) जो जहाज आगे मुंबई पोर्ट गोदियों/बंदरों में उतारे जाने के लिये पूरा पोतभार बार्जों में उतरवाते हैं और प्रवाह से ही आगे प्रस्थान करते हैं-और उतारा गया पोतभार बाद में गोदियों/बंदरों में लाया जाता है. और (3) मदरशिप जो मुंबई पोर्ट ट्रस्ट गोदियों/बंदरों से लदान किये बार्जों में लाया गया पोतभार प्राप्त करते हैं.		

**उक्त भाग 2.1 एवं 2.2 की सामान्य टिप्पणियाँ**

- (1) पोर्ट सुविधा के लिये जहाजों का स्थलांतरण निम्न अर्थ के लिये इस प्रकार परिभाषित किया गया है :
  - i) यदि पोतभार संबंधी काम में लगे किसी जहाज को किसी अन्य घाट में स्थलांतरित करना पड़ता है - ताकि LOA, बीम, तलछट आदि की सीमा मर्यादाओं को देखते हुए किसी अन्य जहाज को उसी घाट या किसी अन्य घाट पर लाना या वहाँ से रवाना करना संभव हो सके - तो उस जहाज के स्थलांतरण को पोर्ट की सुविधा के लिये किया स्थलांतरण माना जाएगा.
  - ii) आच्छादित स्थान की आवश्यकता होनेवाले आयात या निर्यात पोतभार को भंडारण के लिये जगह उपलब्ध न होने के कारण यदि किसी पोतभार कार्य कर रहे जहाज को एक घाट से दूसरे घाट स्थलांतरित करना पड़े, तो ऐसे स्थलांतर को पोर्ट की सुविधा के लिये किया स्थलांतर माना जाएगा.
  - iii) कंटेनर लदान/उताराई की सुविधा के लिये यदि किसी जहाज को पोतभार घाट से गैट्री घाट को स्थलांतरित करना आवश्यक होता है, तो ऐसे स्थलांतरण को पोर्ट की सुविधा के लिये किया स्थलांतर माना जाएगा-बशर्ते कि जहाज के एजेंटों ने अपने घाट संबंधी आवेदन में तदनुसार विशिष्ट अनुरोध किया हो.
  - iv) जब भी किसी जहाज को एक घाट से प्रवाहमें से होकर दूसरे घाट को स्थलांतरित करना आवश्यक हो, ताकि LOA, बीम या तलछट आदि की मर्यादाओं को देखते हुए

उसी जहाज या किसी अन्य जहाज की उचित व्यवस्था हो सके- तो ऐसे स्थलांतरणों को पोर्ट की सुविधा के लिये स्थलांतरण माना जाएगा.

- v) जब किसी निर्यात लदान जहाज का LOA, बीम और तलछट की मर्यादाओं के कारण बंदरगाह दीवाल घाटों से प्रवाह में से होकर बीपीएक्स/बीपीएस घाटों को स्थलांतरण करना पड़ता है, तो ऐसा स्थलांतरण पोर्ट की सुविधा के लिये स्थलांतरण माना जाएगा.
  - vi) जब किसी आयात माल उतार जहाज को LOA, बीम और तलछट मर्यादाओं के कारण बीपीएक्स/बीपीएस से प्रवाह से होकर बंदरगाह दीवाल घाटों को स्थलांतर किया जाता है, ताकि किसी अन्य जहाज की बीपीएक्स/बीपीएस में व्यवस्था हो सके, तो ऐसा स्थलांतरण पोर्ट की सुविधा के लिये स्थलांतरण माना जाएगा.
  - vii) चाहे लदान हो या माल उतराई-यदि जहाजों को स्थान बदलकर बंदरगाह दीवाल घाट से बीपीएक्स/बीपीएस घाटों को, या बीपीएक्स/बीपीएस घाटों से बंदरगाह दीवाल घाटों के ले जाना जरूरी हो, और यदि ऐसे स्थलांतरण की आवश्यकता LOA, बीम या तलछट मर्यादाओं के कारण हुई हो, तो उस स्थलांतरण को पोर्ट की सुविधा के लिये स्थलांतरण माना जाएगा.
  - viii) जब जहाज का बंदरगाह दीवाल घाट या बीपीएक्स/बीपीएस घाटों से प्रवाह में स्थलांतरण किया जाय, ताकि अन्य प्राथमिकतावाले जहाज की व्यवस्था हो सके, तो ऐसा स्थलांतरण को पोर्ट की सुविधा के लिये स्थलांतरण माना जाएगा.
  - ix) जब जहाजों का गहरे तलछट लंगरगाह से कम तलछट के लंगरगाह को स्थलांतरण आवश्यक हो, ताकि अधिक तलछटवाले जहाज की व्यवस्था हो सके, तो ऐसे स्थलांतरण को पोर्ट की सुविधा के लिये स्थलांतरण माना जाएगा.
- (2). अन्य बार्ज या बाजों के 'टो' में टग 'पाइलट' करने के लिये टग एवं 'टो' के बार्ज/बाजों से एकत्रित कुल पंजीकृत टनभार पर प्रभार उपरोक्त दर से लगाए जायेंगे.
  - (3). जो जहाज तटीय जहाज की परिभाषा के अंतर्गत आते हैं और जिनके लिये गोदी बंदरगाह दीवाल में नियमित घाट उपलब्ध कराये गये हैं ऐसे जहाज जब उनके अनुज्ञापत्रधारी मास्टर्स द्वारा सीधे उनके घाटों से खुले समुद्र में या खुले समुद्र से उनके घाटों में संचालित किये जाते हैं, तब उनपर सर्वसमावेशक दर लागू नहीं किये जाएंगे.
  - (4). जहाजों के मास्टर/मालिक अथवा एजेंटों के अनुरोधपर पोर्ट सीमाओं के अंदर, परंतु पाइलट स्टेशन के बाहर जहाज को रोक दिया जाता है, तब तटीय जहाजों के मामले में 3370.00 रुपये और विदेशगामी जहाजों के लिये 123.17 अमरीकी डॉलर के समिश्र प्रभार लगाये जाएंगे.

**2.3. हार्बर टग के लिये उपलब्धता (उपस्थिति) एवं देखभाल/रद्द करने तथा रुके रहने के प्रभार**

अनु क्र.		दर	
		तटीय जहाज	विदेशगामी जहाज
		(रु. में)	(अमरीकी डॉलर में)
(क)	आग लगे हुए जहाज के लिये टग की उपस्थिति एवं (देखभाल) प्रति टग प्रति घंटा या उसका हिस्सा	5439.811	198.8236
(ख)	जहाज को खिंचने के लिये बुलाए जाने तथा टग के जहाज तक पहुंचने के बाद टग (की सेवा) रद्द किया जाता है, तो प्रति टग प्रति आधा घंटा (या उसका हिस्सा) रोधन प्रभार [टग के स्टेशन छोड़ने से स्टेशनपर लौटने तक की अवधि ली जाएगी] अथवा टग रद्द नहीं किया गया हो, और उसके जहाज तक पहुंचने के बाद जहाज तयार न रहने के या किसी अन्य कारण से टग वहाँ रुका रहता है, तो उसके रोधन प्रभार.	3952.438	144.4608
(ग).	जवाहर द्वीप/पीरपाव पर टग की उपस्थिति-प्रति टग प्रति 24 घंटे (या उसका हिस्सा)	49433.957	1806.7968

**टिप्पणियाँ:**

- (1). आग लगे जहाज के लिये टग की उपस्थिति एवं सहायता के प्रभार केवल तभी लागू होंगे यदि जिस पर आग लगी है वह जहाज अतिरिक्त टग की सेवाएँ माँगता है.
- (2). जवाहर द्वीप/पीरपाव स्थित जहाज पर टग की उपस्थिति एवं सहायता के लिये प्रभार केवल तभी देय होंगे, यदि जहाज ने अतिरिक्त टग की सेवाएँ माँगी हो.

**2.4. मास्टर पाइलट और पाइलटों के लिये उपस्थिति एवं रोधन फीस**

- (क). जब अपरिहार्य/अत्यावश्यक स्थितियों में मास्टर पाइलट/पाइलट को पोर्ट सीमाओं के बाहर भी जहाज पर उपस्थित रहना आवश्यक होता है, तब तटीय/विदेशगामी जहाज के लिये प्रति 6 घंटे/उसका हिस्सा 5000 रु./191.48 अमरीकी डॉलर की दर से स्वतंत्र फीस लागू की जाएगी. साथ ही उन मास्टर पाइलट/पाइलटों के रहने, भोजन तथा यात्रा के वास्तविक खर्च भी संबंधित जहाज के मास्टर/मालिक या एजेंटों से देय होंगे.
- (ख). पोर्ट सीमाओं के अंदर जहाज का आवागमन रद्द किये जाने की स्थिति में पाइलट के लिये उपस्थिति एवं रोधन फीस :

	तटीय जहाज (रू. में)	विदेशगामी जहाज (अमरीकी डॉलर में)
जब पाइलट के जहाजपर आ जाने के बाद जहाज में किसी खराबी के कारण जहाज की आवागमन रद्द किया जाता है और यदि जहाज ने अपना लंगर स्थान/घाट छोड़ा न हो.	रू. 5000.00 प्रति कार्य	अमरीकी डॉलर 191.48 प्रति कार्य

**2.5. पोर्ट सीमाओं के अंदर फायर-फ्लोट जहाज, अँकर होव साल्वेज जहाज, वॉटर बोट तथा टग छोड़कर उचित प्रकार सज्जित अन्य कोई भी जलयान :**

अ.क्र.	कार्य विवरण	प्रभार प्रति घंटा या उसका हिस्सा	
		तटीय जहाज (रू. में)	विदेशगामी जहाज (अमरीकी डॉलर में)
(क)	मूरींग और बोया का परीक्षण करने उन्हें उठाने, बिछाने या पुनः बिछाने के लिये, लंगर या केबल रिकवर करने के लिये या अन्य विविध कार्य के लिये	2080.22	76.0320
(ख)	प्रवाह में अथवा जवाहर द्विप/पौरपाव स्थित जहाज की/आग लगे जहाज की सहायता -		
	(i) फायर फ्लोट जहाज से	499.25	18.2476
	(ii) किसी अन्य जलयान से	अध्यक्ष द्वारा समय समय पर यथा निर्धारित	
(c).	उबार सेवाओं के लिये	2475.47	90.4780

**टिप्पणी :** आग लगे जहाज की फायर फ्लोट जहाज या किसी अन्य जलयानद्वारा सहायता के लिये प्रभार केवल तब देय होंगे यदि जिसपर आग लगी है उस जहाजने अतिरिक्त फायर फ्लोट या अन्य किसी जलयान की माँग की हो.

**2.6. लाँचे एवं टैंक बाजों के किराया प्रभार**

अ.क्र.		दर- प्रति घंटा या उसका हिस्सा	
		तटीय जहाज (रू. में)	विदेशगामी जहाज (अमरीकी डॉलर में)
(क)	लाँच	312.03	11.4048
(ख)	मुंबई पोर्ट नियमों के खंड 53 के अनुसार जिसमें तेल है ऐसा बैलास्ट जल टैंक बाज ले जाने के लिये	37.26	1.3622

**शर्तें :**

- (1). टैंक बार्ज के लिये लिखित माँग जिस समय के लिये टैंक बार्ज चाहिए हो, उससे कमसेकम 12 घंटे पहले प्रस्तुत की जानी चाहिये.
- (2). बॅलास्ट जल में होनेवाला सारा तेल पूर्णतः मुंबई पोर्ट ट्रस्ट की संपत्ति होगी.
- (3). यदि बार्ज की माँग की गयी है और उसे इस्तेमाल नहीं किया जाता, तो एक दिन के किराया प्रभार लगाये जाएंगे.

**2.7. मुंबई पोर्ट ट्रस्ट अग्निशमन स्टैंड-बाय प्रभार**

क्र.		पहले 8 घंटे या उसके हिस्से के लिये	
		तटीय जहाज (रु. में)	विदेशगामी जहाज (अमरीकी डॉलर में)
(क).	ट्रेलरपंप और/अथवा बॅलास्टपंप किरायेपर लेने के लिये	998.51	36.495
(ख)	कर्मचारी-वर्ग की उपस्थिति के लिये		
	अग्निशमन अधिकारी या प्रभारी अनुभाग प्रमुख	499.26	18.248
	मोटर ड्राइवर/पंप ऑपरेटर - प्रत्येकी	395.25	14.446
	उप अनुभाग प्रमुख - प्रत्येकी	395.25	14.446
	फायरमन - प्रत्येकी	312.03	11.405

**टिप्पणीयाँ:**

- (1). आगे के प्रत्येक घंटे - या उसके हिस्से के लिये उपरोक्त प्रभारों के 12.5% से प्रभार लगाये जायेंगे.
- (2). कंटेनर प्रचालन के मामले में प्रभार्य अवधि होगी-उपकरण एवं कार्मिक दल सौंपे जाने से उन्हें वापस लिये जानेतक की अवधि.
- (3). एक कैलेंडर दिवस में एक से अधिक प्रचालन हो, तो उस मामले में प्रभार प्रत्येक प्रचालन के वास्तविक कार्य घंटों की कुल संख्या ध्यान में लेते हुए सभी प्रचालन लगातार जारी आधारपर मानकर लगाये जायेंगे.
- (4). तथापि अगर दूसरा प्रचालन अगले कैलेंडर दिवसपर आरंभ होता है, तो प्रभार लगाने की दृष्टि से उसे नया प्रचालन माना जाएगा.
- (5). ये प्रभार तभी देय होंगे, जब उपभोक्ता ने ये सेवाएँ माँगी हो.

## 2.8. गोताखोर की फीस :

किसी भी दिन पोर्ट सीमाओं के अंदर कार्य के लिये

विवरण	फीस	
	तटीय जहाज (रू. में)	विदेशगामी जहाज (अमरीकी डॉलर में)
साधारण गोताखोर टीम की चार घंटे (या उसका हिस्सा) की पाली के लिये प्रभार-जिनमें गोताखोरी उपकरणों के किराया प्रभार शामिल है.	9901.98	361.912

### टिप्पणीयाँ:

- (1). टीमने इंदिरा गोदी/प्रि एवं विक्टो. गोदियों में स्थित अपना नियत स्थान (बेस) छोड़ने से उसके वहींपर लौटनेतक की अवधि बिल बनाने के लिये गोताखोरी की अवधि मानी जाएगी.
- (2). साधारण गोताखोरी टीम में निम्न शामिल है :
 

<u>श्रेणी</u>	<u>कर्मचारियों की संख्या</u>
(i). कनिष्ठ फोरमन गोताखोर	1
(ii). सहायक फोरमन गोताखोर/गोताखोर श्रेणी I	2
(iii). सारंग	1
(iv). तांडल	1
(v). लाइन्समन	2
(vi). लास्कर	12
- (3). यदि अतिरिक्त गोताखोर लिया जाता है, तो चार घंटे (या उसका हिस्सा) की पाली के लिये तटीय जहाज/विदेशगामी जहाज को प्रति कर्मचारी क्रमशः 395.25रू/14.446 अमरीकी डॉलर अतिरिक्त प्रभार लगाया जाएगा.
- (4). साधारण गोताखोरी प्रचालन के लिये प्रयुक्त साधन
 

(i). गोताखोरी बोट	1
(ii). गोताखोरी ड्रेस	2
(iii). गोताखोरी हेल्वेट	2
(iv). गोताखोरी पंप	2
(v). एयर होस	300 R. Ft.
- (5). अतिरिक्त कर्मचारी, प्लांट या गियर को अन्य कामपर लगाये जानेपर अतिरिक्त प्रभार वसूल किये जायेंगे. खींचाई और क्रेन प्रभार भी अलग से लगाये जाएंगे.

**2.9. पोर्ट की सीमाओं के अंदर उबार किये गये सामान पर उबार प्रभार :**

- (क). जहाँ उबार कार्य में जान का कोई खतरा न हो, वहाँ सामान के उबार के प्रत्यक्ष प्रभारों के साथ साथ उबार किये सामान के मूल्य के 15% अतिरिक्त प्रभार देय होंगे।
- (ख). जहाँ उबार कार्य में जान का खतरा होने की भी संभावना है, वहाँ सामान के उबार के प्रत्यक्ष प्रभारों के साथ उबार किये सामान के मूल्य के 30% अतिरिक्त प्रभार भी देय होंगे।
- (ग). सीमाशुल्क और मुनिसिपल ऑक्ट्रॉय का भुगतान उबार किये सामान के मालिक या खरीदार ने करना चाहिये।

**2.10. परीक्षण और अनुज्ञापत्र**

- I. परीक्षण फीस तथा स्पेशल पाइलट/तटीय जहाज, बार्ज, टग आदि के अनुज्ञापत्रधारी मास्टर्स की अनुज्ञापत्र फीस

क्र.	विवरण	फीस (रु. में)
(1).	परीक्षण फीस	152.10
(2).	अनुज्ञापत्र फीस/नवीनीकरण फीस/ डुप्लिकेट लाइसेंस प्रदान करना	30.45

- II. बंदरगाह जलयानों के लिये अनुज्ञापत्र फीस

क्र.	विवरण	प्रतिमाह प्रति जीआरटी दर (रु.में)
(1).	कॉटेसरान, हॉवरक्राफ्ट और स्पीड बोट्स	32.40
(2).	बैलार्ड पियर जेट्टी से चलनेवाले बोट, जलयान बार्ज, लॉच आदि	27.00
(3).	बीच प्रवाह पोतभार के लदान में लगे तथा पोतभार वाहन के लिए मुंबई पोर्ट सीमाओं के पार चलनेवाले बार्ज	32.40
(4).	उपर उल्लिखित के अलावा अन्य बोट, बार्ज, लॉच व जलयान (मत्स्य नौका/ट्रालर्स छोड़कर)	27.00

**टिप्पणी**

- (1). ये प्रभार उनके अपने अनुज्ञापत्रधारी मास्टर्स (पास पाइलट) द्वारा पाइलट किये/चलाए (मैनोव्हर) जहाज/ पोत/ बार्जों से वसूल किये जाएंगे तथापि वे प्रभार सीमाशुल्क विभाग, भारतीय नौसेना, तटरक्षक, केन्द्र या अन्य प्रादेशिक सरकार या सर्वेक्षकों की मालिकी के जलयानों या लॉचों से वसूलीयोग्य नहीं होंगे।
- (2). जो जहाज बंदरों में पंजीकृत हैं और जो अध्याय-VI बंदरों में देय प्रभार के भाग 6.1 के तहत लाइसेंस फीस का भुगतान कर रहे हैं, उन जहाजों पर जलवाहन के लिए अनुज्ञापत्र फीस अलग से नहीं लागू की जाएगी।

**2.11. विभिन्न कार्यों में लगाये जानेवाले हाबर् टग और डॉक टगों के किराया प्रभार**

क्र.	टगों की श्रेणी	प्रति घंटा या उसके हिस्से के लिए किराया प्रभार (प्रचालन खर्च सम्मिलित करके)	
		तटीय जहाज (रु. में)	विदेशगामी जहाज (अमरीकी डॉलर में)
(क)	22 बीपी तक के हाबर् टग	4940.59	180.5800
(ख)	23 से 32 बीपी तक के हाबर् टग	9880.88	361.1400
(ग)	33 से 45 बीपी तक के हाबर् टग	14821.34	541.7124
(घ)	पारंपारिक डॉक टग	942.05	34.4312
(ङ)	एएम तथा विएस गोदी टग	1229.65	44.9431

**2.12. बोलाई पुल जॉच कराने के प्रभार:**

	तटीय जहाज	विदेशगामी जहाज
बोलाई पुलजॉच कराने के प्रभार	Rs.2912.60	US \$ 105.30

**टिप्पणी**

जहाजों के आवागमन के लिए भाग 2.1(क) और भाग 2.1 (ख) में विनिर्दिष्ट देय प्रभार अलग अलग लगाए जाएंगे।

**2.13. कूड़ा कचरा प्राप्त करने/निपटारा सुविधा प्रभार**

जवाहर द्वीप और पीरपाँव में जहाज के वास्तव्य के दौरान कूड़ा कचरा निपटारा सुविधा के प्रभार	प्रति दिन या उसका हिस्सा - 1012.50 रु.
--	---

**2.14. लंगरगाह फीस की अनुसूची**

- (क) लेंस बार्ज या डंब बार्ज छोड़कर अन्य कोई जहाज या स्व चलित बार्ज निम्न सारिणी के स्तंभ 2 में दर्शाए में से किसी लंगरगाह स्थान में रहता है, तो उसी सारिणी के स्तंभ 3 में दर्शाएनुसार लंगरगाह प्रभार लगाए जाएंगे।

क्र.	लंगरगाह स्थान (2)	दर प्रति GRT प्रति घंटा या उसका हिस्सा (3)		
		वास्तव्य की अवधि	तटीय/अंतर्देशी जहाज	विदेशगामी जहाज
(क)	ए,बी,सी,डी,इ,एफ,जी,टीए1,टीए2, नव विस्फोटक करंजा	पहले दिन से 30वें दिन तक	0.4499 पैसा	0.0442 US Cent.
		30वें दिन के बाद	0.8999 पैसा	0.0896 US Cent

(ख)	एच,आई,जे,के,वी,डब्लू,एक्स,वाय,ए, झेड	पहले दिन से आगे	0.4499 पैसा	0.0442 US Cent
(ग)	एल, एम, (एन1, एन2, एन3 ज न्यु पीर पाउ), एन1 (बॉय), एन2(बॉय), नार्थ एन3, ओ, पी, क्यु, आर, एल/एफ2 ऑफ दारुखाना ऑफ कोल बंदर ऑफ हे बंदर ऑफ कसारा बेसीन ऑफ फेरी वार्फ ऑफ मझगांव और पी/वी चैनल	पहले दिन से 30वें दिन तक	0.2249 Paisa	0.0216 US Cent
		30वें दिन के बाद	0.4499 Paisa	0.0442 US Cent

(ख). यदि कोई लेंस बार्ज या डंब बार्ज निम्नसारिणी के स्तंभ 1 में उल्लिखित लंगरगाह स्थान पर खड़ा रहता है, तो उसे सारिणी के स्तंभ 2 के अनुसार लंगरगाह फीस लगायी जाएगी।

लंगरगाह स्थान (1)	दर प्रति GRT प्रति घंटा या उसका हिस्सा (2)		
	वास्तव्य की अवधि	तटीय/अंतर्देशी जहाज	विदेशगामी जहाज
ऑफ दारुखाना ऑफ कोल बंदर ऑफ हे बंदर ऑफ कसारा बेसीन ऑफ फेरी वार्फ ऑफ मझगांव और पी/वी चैनल	पहले दिन से 30वें दिन तक	0.0899 Paisa	0.0112 US Cent
	30वें दिन के बाद	0.1799 Paisa	0.0224 US Cent

(ग). मुंबई पोर्ट के अलावा अन्य पोर्टों को पोतभार भेजने के लिये बीच प्रवाह लाइटरेज प्रचालनों में लगे जहाज, बोट, बार्ज और जलयान - चाहे उनका आकार और जीआरटी जो भी हो - जितने समय पोतभार संबंधी काम न कर रहे हो उस अवधि के लिए लंगरगाह में उनके स्थान के अनुसार उन पर उक्त धारा 2.14 (क) में बतायी लंगरगाह फीस लागू की जायेगी: ये अलग प्रशुल्क मुंबई पोर्ट में आनेवाले बार्जोंपर लागू नहीं होगा।

#### टिप्पणियाँ:

लंगरगाह में जहाज के वास्तव्य की अवधि की गणना करने के लिए:

- (1) जहाजके लंगर डालने के समय से लेकर उसके लंगरगाह घाट छोड़ने तक की अवधि के लिए लंगरगाह प्रभार लगाया जाएगा।
- (2) जो जहाज घाट लेने या निर्जल गोदी में जाने के लिए पहले लंगरगाह में ठहरा है और बाद में उसी लंगरगाह या किसी अन्य लंगरगाह में लौटता है; तो लंगरगाह फीस तय करते समय जहाज जितने घंटे लंगरगाह में नहीं था, उतनी अवधि का समावेश नहीं किया जाएगा; परंतु यह

अ-समावेश छोड़कर अधिग्रहण की बाकी अवधि को वास्तव्य की निरंतर अवधि माना जाएगा।

- (3) लंगरगाह फीस लगाने के लिए बार्ज से तात्पर्य है ऐसा जलयान जो पोतभार के लाइटरेज के लिए या इंधन, जल या सामग्री की आपूर्ति के लिए मुंबई पोर्ट की सीमाओं के अंदर काम करता हो। तथापि इसमें लेंस या बार्जों/नौकाओं का कोई अन्य प्रकार समाविष्ट नहीं होगा, जो पोतभार वहन के सभी कार्यों के किये मंदर शिप द्वारा मुंबई पोर्ट की सीमाओं से बाहर उतारा/लदान किया हो।
- (4) जिस जहाज, बोट, बार्ज और जलयान (लेंस बार्ज सहित) ने जल वाहन के लिए उक्त भाग 2.10 के अनुसार अनुज्ञापत्र फीस का भुगतान किया है, उससे लंगरगाह फीस देय नहीं होगी।
- (5) भारतीय नौसेना जहाज या तटरक्षक जहाजों के रूप में वर्गीकृत जहाजों पर कोई लंगरगाह फीस नहीं लगायी जाएगी।
- (6) MFL क्षेत्र स्थित जहाज/पोतों पर कोई लंगरगाह फीस नहीं लगायी जाएगी।

## 2.15. पोर्ट देय

क्र	प्रभार्य जहाज	प्रति GRT पोर्ट देयों की दर		देय इन्हीं जहाजों पर कितनी बार प्रभार्य
		तटीय (रु. में)	विदेशगामी (अमरीकी डॉलर में)	
1.	3000 टन और अधिक के जहाज (मत्स्य नौका छोड़कर)	5.777	0.2111	पोर्ट में प्रत्येक प्रविष्टि पर देय प्रभार्य
2.	10 टन से अधिक पर 3000 टन से कम जहाज (मत्स्य नौका छोड़कर)	4.078	0.1490	पोर्ट में प्रत्येक प्रविष्टि पर देय प्रभार्य
3.	भारत के बाहर के पोर्टों से आनेवाले तथा स्टीम पर; या अन्य किसी यांत्रिकी पद्धति से चालित टग, बोट, फेरी बोट और रिवर बोट	4.078	0.1490	हर वर्ष 1 जनवरी और 30 जून के बीच एक बार और 1 जुलाई और 31 दिसंबर के बीच एक बार
4.	पोर्ट सीमाओं के अंदर प्रचालित अंतर्देशीय जहाज	4.078	-	पोर्ट में प्रत्येक प्रविष्टि पर देय प्रभार्य

## टिप्पणियाँ:

1. जहाज के पोर्ट देयों का निर्धारण उसके कुल जीआरटी पर तथा उस जहाज के जीआरटी के अनुसार संबंधित जहाज ग्रुप के सामने दर्शाए दर से किया जायेगा।

2. पृथक्कृत बैलास्टवाले ऑइल टैंकों के लिये उसके आंतरराष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र में अभ्युक्ति स्तंभ में जो घटाया कुल टनभार दिखाया गया है, वही उसका कुल टनभार पोर्ट देयों की गणना के लिए लिया जाएगा - लेकिन अन्य टनभार आधारित फीस गणना के लिए नहीं।
3. निम्न के लिए कोई पोर्ट देय प्रभार्य नहीं होंगे:
  - (i). प्लेजर यॉच
  - (ii). नौसेना जहाज और सरकारी जहाज
  - (iii). ऐसा कोई जहाज जिसे पोर्ट से निकलने के बाद खराब मौसमके कारण; अथवा खराब मौसम के या अन्य किसी कारण क्षतिग्रस्त होने के परिणाम स्वरूप पोर्ट में वापस आना पड़ा हो।
  - (iv). ऐसा लेंस जहाज जो खाली और/अथवा भरे हुए फ्लिटिंग लेंस बार्ज ले जाने के लिये दोबारा आया हो, उसे पोर्ट में प्रवेश करनेवाला; पर महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50बी में यथा वर्णित पोतभार या यात्रियों की उतराई/लदान न करनेवाला जहाज माना जाएगा।
4. निम्न मामलों में उपरोक्त भाग 2.15 में विनिर्दिष्ट दरोंके 39.35% से पोर्ट देय लगाये जाएंगे:
  - (i) जहाँ जहाज पोर्ट में प्रवेश करता है, लेकिन कोई पोतभार या यात्री उतारता या लेता नहीं है (मरम्मत के कारण पोतभार जहाज से उतारना पुनः जहाजपर चढ़ाना आवश्यक हो, उसे छोड़कर)।
5. निम्न मामलों में उपरोक्त दरों के 50% से पोर्ट देय लगाये जायेंगे:
  - (i) टेलिग्राफ जहाज
  - (ii) यात्रियों के बिना बैलास्ट में पोर्ट में प्रवेश करनेवाला पर कोई भी पोतभार या यात्री लिये बिना पोर्ट से रवाना होनेवाला जहाज।
  - (iii) यात्रियों के बिना आया हुआ; तथा मरम्मत के लिये, निर्जल गोदी में जाने के लिये, बंकर्स लेने के लिये, पानी की व्यवस्था के लिये, टर्मिनल बदलने या किसी बीमार कार्मिक को छोड़ने के लिए बैलास्ट में पोर्ट में प्रवेश करनेवाला और कोई यात्री या पोतभार लिये बिना पोर्ट से रवाना होनेवाला जहाज।
6. निम्न मामलों में उपरोक्त दरों के 75% से पोर्ट देय लगाये जायेंगे:
  - (i) यात्रियों के बिना बैलास्ट में पोर्ट प्रवेश करनेवाला पर इस पोर्ट से पोतभार या यात्री लेनेवाला जहाज।
  - (ii) बिना पोतभार का, तथापि संकटग्रस्त होने के कारण खींचकर बंदरगाह में लाया गया जहाज।
7. जिसमें पोतभार है, और जो संकटग्रस्त होने के कारण खींचकर बंदरगाह में लाया गया है, ऐसे जहाजपर पूरे पोर्ट देय लगाये जाएंगे।
8. जेएनपीटी को जानेवाले जहाज यदि किन्हीं कारणों से मुंबई पोर्ट ट्रस्ट में जाते हैं, तो उक्त भाग 2.15 के अनुसार वसूलीयोग्य पोर्ट देयों के 60.65% पोर्ट देय लगाये जायेंगे। तथापि पोतभार लाने-ले जाने के

लिए केवल मुंबई पोर्ट ट्रस्ट और जेएनपीटी के बीच ही चलाये जानेवाले जहाजों पर उक्त भाग 2.15 के अनुसार पूरे पोर्ट शुल्क लगाये जाएंगे, जो जहाज मुंबई पोर्ट ट्रस्ट में पूरे पोर्ट देयों का भुगतान करते हैं, उन्हे 39.35% मुंबई पोर्ट ट्रस्ट देयों का भुगतान जेएनपीटी में करने ही आवश्यकता नहीं है।

## 2.16. संयोजित बर्थ किराया प्रभार

बैलार्ड पियर और बैलार्ड पियर विस्तार सहित इंदिरा गोदी और उसकी बंदरगाह दीवार, प्रिंसेस विक्टोरिया गोदी और उसकी बंदरगाह दीवार में घाट लगाए जहाज, बोट और बाजों पर घाट किराया प्रभार:

क्र.	जहाज घाट लगाने की जगह	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका हिस्सा	
		तटीय जहाज (रु. में)	विदेशगामी जहाज (अमरीकी डॉलर में)
1.	इंदिरा गोदी और उसकी बंदरगाह दीवार, बैलार्ड पियर और बैलार्ड पियर विस्तार	0.119	0.0075
2.	प्रिंसेस और विक्टोरिया गोदी और उसकी बंदरगाह दीवार	0.092	0.0059

### टिप्पणियाँ:

1. उपरोक्त प्रभार लागू करते समय -
  - (i). अपतट आपूर्ति जहाज छोड़कर अन्य किसी भी जहाज का न्यूनतम जीआरटी 1000 माना जाएगा और
  - (ii). 'जहाज' में 1000 और उससे अधिक जीआरटी के बोट, बाज और मौकाएँ समाविष्ट हैं।
2. (i) घाट प्रभार जहाज के घाट लगाने से उसके घाट छोड़ने की अवधि के लिए लिए लागू होंगे।
  - (ii). एक निर्धारित समय सीमा के बाद घाट किराया प्रभार नहीं लगाए जाएंगे - जहाज से उसके प्रस्थान के लिए तयार होने को संकेत मिलने के समय से 4 घंटे बाद किराया प्रभार बंद होंगे।
  - (iii). गलत संकेत के लिए एक दिन के घाट किराया प्रभार के बराबर राशि के 'दंड घाट-किराया प्रभार' लगाए जाएंगे।
  - (iv). जहाज के मास्टर/एजेंट जहाज के प्रस्थान के लिए तयार होने का संकेत केवल अनुकूल ज्वार भाटा और मौसम होने पर ही देंगे।

- (v). घाट किराया प्रभार जहाज को लागू करना बंद होने की 4 घंटे की निर्धारित समयसीमा में जहाज की अनुकूल ज्वार-भाटा स्थिति के लिए प्रतीक्षा की अवधि शामिल नहीं है।
3. उपरोक्त प्रभार लगाते समय रविवार और पोर्ट के अ-कार्य/छुट्टी के दिन सामान्य कार्य दिवस माने जायेंगे और उनके लिये अलग प्रभार देय नहीं होंगे।
  4. 1000 से कम जीआरटी वाले हा बोट और देशी जलयान अथवा गोदियों में प्रवेश करनेवाली आराम नौका और लेंस बार्ज पर क्रमशः तटीय जहाज/विदेशगामी जहाज नुसार पहले 200 जीआरटी के लिये प्रतिघंटा - या उसका हिस्सा - 5.417 रु/0.4374 अमरीकी डॉलर की दर से, तथा हर अतिरिक्त 100 जीआरटी के लिये या उसके हिस्से के लिए प्रति घंटा (या उसका हिस्सा) 2.707 रु/0.2187 अमरीकी डॉलर की दर से घाट किराया प्रभार लागू होंगे। ये रियायती दर अपतट आपूर्ति जहाजों को छोड़कर विदेशी और तटीय व्यापार से जुड़े स्थानीय जलयान, बोट और बार्ज-चाहे स्वचलित हो या न हो - पर लागू होंगे। रियायती दर लेंस बार्ज और आराम नौकाओं को भी लगाये जाएंगे - चाहे उसका टनभार जो भी हो। प्रत्येक बार्ज को अलग जहाज मानते हुए हर बार्ज पर अलग से घाट किराया प्रभार लगाये जायेंगे। तथापि ये बार्ज जब व्हार्फ क्रेन का इस्तमाल करेंगे, तब उक्त टिप्पणी 1 में यथा - निर्धारित संयुक्त घाट प्रभार लगाये जायेंगे।
  5. गोदियों और बंदरगाह दीवाल में किसी भी घाट पर लगे हुए तटीय जहाज श्रेणी के अपतट आपूर्ति जहाजों पर प्रति जीआरटी प्रतिघंटा - या उसका हिस्सा - 0.2851 रु. से प्रभार लगाये जाएंगे - अपतट जहाज को 1000 जीआरटी के न्यूनतम प्रभार लगाने की शर्त लागू नहीं होगी। सभी अपतट आपूर्ति जहाजों पर - चाहे उनका जीआरटी जो भी हो - यह दर लागू होगी और वे उक्त टिप्पणी 4 के अनुसार रियायती दर के हकदार नहीं होंगे।
  6. पोर्ट उपकरणों में खराबी आने, विद्युत आपूर्ति बंद होने या कोई अन्य बाधा - जिसके लिये पोर्ट जिम्मेदार हो - आने के कारण यदि जहाज को अपने घाट में बिना काम रूकना पड़े, तो उतनी अवधि के लिए कोई घाट किराया प्रभार नहीं लगाये जायेंगे।
- 2.17. जहाज पर स्टिवडोरिंग सेवाएं उपलब्ध कराने के लिए मॉगकर्ता/जहाज एजेंट/जहाज मालिक/कंटेनर ऑपरेटर्स से भुगतान योग्य प्रभार:

क्र.	वस्तु/ गतिविधि	प्रभार का आधार	स्टिवडोरिंग दर (गियर के बिना) (रु. में)		पोर्ट द्वारा गियर की आपूर्ति के लिए सीलिंग दर
(1)	(2)	(3)	(4)		(5)
			विदेशगामी	तटीय	
1.	स्टील कॉइल, स्टील प्लेट्स, पाईप्स और अंगल्स तथा अन्य इस्पात उत्पाद, बिलेट्स	प्रति टन	67.05	40.25	13.00
2.	बोरियों से भरा पोतभार	प्रति टन	110.25	66.15	13.00
3.	लकड़ी के लॉग	प्रति टन	127.30	76.40	13.00
4.	सामान्य पोतभार	प्रति टन	140.45	84.30	13.00
5.	ड्राय बल्क और अन्य	प्रति टन	112.90	67.75	22.00

6.	मशीनरी/प्रोजेक्ट पोतभार	प्रति टन	173.25	103.95	13.00
क्र.	वस्तु/ गतिविधि	प्रभार का आधार	स्टिवडोरिंग दर (गियर के बिना) (रू. में)		पोर्ट द्वारा गियर की आपूर्ति के लिए सीलिंग दर
(1)	(2)	(3)	(4)		(5)
			विदेशगामी	तटीय	
7.	वाहन				
	(क) 10 टन से कम के वाहन - रो रो ऑपरेशन से	प्रति वाहन प्रति प्रचालन	45.95	27.57	----
	(ख) 10 टन से अधिक के वाहन - रो रो अथवा लोलो ऑपरेशन से	प्रति वाहन प्रति प्रचालन	328.15	196.89	----
	(ग) अन्य सभी वाहन - रो रो ऑपरेशन से	प्रति वाहन प्रति प्रचालन	328.15	196.89	----
8.	लकड़ी का गुदा	प्रति टन	94.50	56.70	13.00
9.	बल्क में तेल खली	प्रति टन	157.50	94.50	10.00
10.	कंटेनर				
क.	माल भरना	प्रति टीड्यू	3289.80	1973.90	15.00 प्रति बक्सा
ख.	माल उतारना	प्रति टीड्यू	2025.20	1215.15	15.00 प्रति बक्सा
11.	जहाज की क्रेन इस्तमाल करते हुए जहाज पर स्टिवडोरिंग	प्रति बक्सा	731.95	439.17	55.00
12.	जहाज की स्टिवडोरिंग क्रेन इस्तमाल करते हुए जहाज पर गैट्री	प्रति बक्सा	442.50	265.50	---
13.	बार्जों में लाये गये कंटेनर	प्रति बक्सा	328.15	328.15	55.00
14.	तटीय बार्जों में लाया गया पोतभार	प्रति टन	19.70	19.70	13.00
15.	प्रवाह में सम्मलाई किया पोतभार	गोदियों में सम्मलाई किये पोतभार के लिए लागू दर से 20% अधिक			
16.	ज़िक इनगॉट्स	प्रति टन	101.05	60.65	13.00

#### टिप्पणियाँ:

- (i) लदान/उतराई, माल भरना और माल उतारना आदि के लिए जहाज एजेंट अपना सामान (गियर) ला सकता है - यदि इन कामों के लिए आवश्यक साधन पोर्ट देता है, तो सीलिंग दर के रूप में उक्त स्तंभ(5) में यथा निर्धारित दर लगाये जायेंगे।

- (ii) जहाजों पर कंटेनरों के 'लैंशिंग' और 'अनलैंशिंग' की जिम्मेदारी जहाज एजेंट की होगी, यदि लैंशिंग - अनलैंशिंग सेवा पोर्ट उपलब्ध कराता है, तो प्रति 20' युनिट, 40' युनिट और 40' से अधिक के युनिट के लिये क्रमशः अतिरिक्त 30/- रु, 45/- रु और 60/- रु. देय होंगे।
- (iii) इस्पात पोतभार के लैंशिंग और अनलैंशिंग की जिम्मेदारी शिपिंग एजेंटों की होगी। बताये दरों में लैंशिंग और अनलैंशिंग प्रभार समाविष्ट नहीं है-और इसलिये इस्पात पोतभार के लैंशिंग अनलैंशिंग के लिये कोई छूट (रिबेट) नहीं है।

## 2.18. निर्जल गोदी के उपयोग के लिये प्रभार

### I. गोदी में आने और गोदी से निकलने के प्रभार:

	विदेशगामी जहाज (अमरीकी डॉलर में)	तटीय जहाज (रु. में)
1000 जीआरटी तक	3950	83125
1001 से 2000 जीआरटी	4852.50	1,02,125
2001 से 3000 जीआरटी	5755.00	1,21,125
3001 से 4000 जीआरटी	6657.50	1,40,125
4001 से 5000 जीआरटी	7560.00	1,59,125
5000 जीआरटी से अधिक	7560 अमरीकी डॉलर + 902.50 अमरीकी डॉलर हर अतिरिक्त 1000 जीआरटी या उसके हिस्से के लिये	1,59,125/- रुपये + 19,000/- हर अतिरिक्त 1000 जीआरटी या उसके हिस्से के लिये

### II. निर्जल गोदी अधिग्रहण के लिये किराया प्रभार:

- (i) अधिग्रहण के प्रथम 10 दिनों के लिये -

	विदेशगामी जहाज (अमरीकी डॉलर में)	तटीय जहाज (रु. में)	
1000 टन जीआरटी तक	1353.75	28,500	प्रति दिन या उसका हिस्सा
1001 से 2000 जीआरटी के जहाज	1468.75	30,875	"
2001 से 3000 जीआरटी के जहाज	1580.00	33,250	"
3001 से 4000 जीआरटी के जहाज	1805.00	38,000	"
4001 से 5000 जीआरटी के जहाज	2031.25	42,750	"
5001 से 10000 जीआरटी के जहाज	2256.25	47,500	"
10001 से 20000 जीआरटी के जहाज	2482.50	52,250	"
20001 या अधिक जीआरटी के जहाज	2821.25	59,375	"

- (ii) अधिग्रहण के 11वें दिन से 20वें दिन तक - प्रति दिन (या उसका हिस्सा) उक्त (i) में बताए दर के 150 प्रतिशत।
- (iii) अधिग्रहण के 21वें दिन से 30वें दिन तक - प्रति दिन (या उसका हिस्सा) उक्त (i) में बताए दर के 200 प्रतिशत।
- (iv) अधिग्रहण के 30वें दिन के बाद - प्रति दिन (या उसका हिस्सा) उक्त (i) में बताए दर के 250 प्रतिशत।
- (v) यदि जिस अवधि के लिये निर्जल गोदी आबंटित की है, उस अवधि के बाद भी जहाज निर्जल गोदी में रहता है, तो अतिरिक्त वास्तव्य की अवधि के लिये किराया प्रभार निर्धारित दर के दोगुना दर से लगाये जाएंगे।

#### टिप्पणियाँ:

- (1) उपरोक्त प्रभारों में निर्जल गोदी खाली करना/भरना, गोताखोरों की सेवाएँ, क्रेनेज, क्षतिग्रस्त कील ब्लॉक्स हटाना या बदलना तथा अन्य जहाज मरम्मत सुविधाएँ आदि सेवाओं के प्रभार भी समाविष्ट होंगे। जहाजों को किनारेपर विद्युत आपूर्ति और ताजे जल की आपूर्ति और खास कील ब्लॉक्स बिछाने/हटाने की सेवाओं को छोड़कर गोदी में आने/गोदी से रवाना होने संबंधी किन्हीं अन्य सेवाओं के लिए कोई अतिरिक्त प्रभार नहीं लगाये जायेंगे।
- (2) जिन जहाजों को उनके configuration के कारण खास कील ब्लॉक्स बिछाने की आवश्यकता है उनके मामले में उपरोक्त II(i) के अंतर्गत निर्धारित दरों से अतिरिक्त किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे। ये प्रभार ऐसे खास कील ब्लॉक्स बिछाने और हटाने में लगी अवधि के लिए देय होंगे। उपरोक्त नुसार निर्जल गोदी अधिग्रहण के लिए किराया प्रभार संबंधित समय-ग्रुप के अनुसार वसूलीयोग्य होंगे।
- (3) जहाज को तटपर उपलब्ध कराई गयी बिजली के संबंध में जहाज प्रत्यक्ष खर्च की गयी बिजली के लिए समय समय पर निर्धारित दर से भुगतान करेगा।
- (4) यदि जहाज ने निर्जल गोदी के लिए मांग की है लेकिन वह 'डॉकिंग प्रोग्राम' के अनुसार निर्दिष्ट समय पर गोदी में आने की दृष्टि से तैयार नहीं है तो निर्जल गोदी के प्रभार नहीं लगाये जायेंगे बशर्ते कि निर्जल गोदी की मांग रद्द करने/निर्जल गोदी में आना स्थगित करने की सूचना गोदी लगने के लिए निर्दिष्ट समय के 2 दिन (गोदी लगने का दिवस छोड़कर) पहले दी जाए। ऐसे मामले में तटीय जहाज और विदेशगामी जहाज के संबंध में रद्द करने की फीस क्रमशः 1250/- रु./57.50 अमरिकी डॉलर्स से वसूल की जाएगी।
- (5) यदि जहाज के गोदी में लगने में विलंब होने की संभावना है और जहाज के नियंत्रण से परे किन्हीं कारणों से उसकी पूर्व सूचना दो दिन की निर्दिष्ट अवधि से कम समय रहते दी जाती है, तो जहाज के निर्जल गोदी में लगने के बाद सामान्य प्रभार वसूल किए जाएंगे। जितने दिन निर्जल गोदी या उसका कंपार्टमेंट खाली रहता है उतने दिन के लिए किराया प्रभार अधिग्रहण के प्रथम 10 दिन के दौरान लागू दरों से वसूल किए जाएंगे। अन्य मामलों में किराया प्रभार अधिग्रहण के प्रथम 10 दिनों के दौरान लागू दर के 250% से वसूल किये जायेंगे।

- (6) जब मेरी वेदर निर्जल गोदी अथवा ह्यूजेस निर्जल गोदी की पूरी लम्बाई या ह्यूजेस निर्जल गोदी के किसी एक कंपार्टमेंट में एक साथ दो या अधिक जहाज लगाये जाते हैं (उनके बीच कसून रखकर या रखे बिना) तो उपरोक्त प्रभार हर जहाज द्वारा अलग से देय होंगे।
- (7) केवल निर्जल गोदी का अधिग्रहण करने के उद्देश्य से सजल गोदी में आने और जानेवाले जहाजों के मामले में गोदी प्रभार नहीं लगाये जायेंगे बशर्ते कि :
  - (i) ऐसे जहाज निर्जल गोदी का अधिग्रहण करें;
  - (ii) सजल गोदी में रहने की एकत्रित अवधि 24 घंटे + (जोड़े) ज्वार भाटे के कारण विलम्ब और डॉक मास्टर के डॉकिंग/अनडॉकिंग प्रोग्राम के कारण गवाए घंटों से अधिक न हों।
  - (iii) सजल गोदी में उसके वास्तव्य के दौरान जहाज या उसके 'ओवरदसाईड' किसी प्रकार का काम-पोतभार उतारना या जहाजपर चढ़ाना, बंकरिंग या मरम्मत आदि-नहीं किया जाय।
- (8) निर्जल गोदी में उसके वास्तव्य की अवधि के दौरान आए रविवार, सीमाशुल्क विभाग की छुट्टियाँ तथा पोर्ट के अ-कार्य दिवसों को कार्यदिवस माना जाएगा और तदनुसार प्रभार लगाए जायेंगे।
- (9) रविवार, सीमाशुल्क विभाग की छुट्टियाँ तथा पोर्ट के अ-कार्य दिवसों पर जहाज के गोदी में लगने/गोदी से जाने के स्वतंत्र प्रभार नहीं लगाये जायेंगे।
- (10) जब मेरी वेदर निर्जल गोदी अथवा ह्यूजेस निर्जल गोदी की पूरी लम्बाई या ह्यूजेस निर्जल गोदी के किसी एक कंपार्टमेंट में एक साथ दो या अधिक जहाज बीच में कसून रखकर लगवाए जाते हैं, और यदि किसी कारण उनमें से एक जहाज उसके लिये नियत अवधि समाप्त होने पर गोदी से निकलने की दृष्टि से तयार नहीं होता और परिणामस्वरूप उसके साथ निर्जल गोदी में लगे अन्य जहाज या जहाजों के लिए अवरोध पैदा करता है; तो अन्य जहाज/जहाजों को रोधन पैदा करनेवाला जहाज (रोधन जहाज) उसके अपने टनभार पर; और साथ ही अवरोधित अन्य जहाज/जहाजों के टनभार पर खंड II के तहत वसूलीयोग्य प्रभारों के दोगुना से अवरोधन प्रभारों का भुगतान करेगा।
- (11) मुख्य यांत्रिकी अभियंता का अनुज्ञापत्र धारक जहाज मरम्मत फर्म निर्जल गोदी में जहाजों की मरम्मत के लिये जो सेवाएँ/सामग्री आवश्यक समझे, उसके लिये वह जहाज के मास्टर/एजेंट द्वारा विधिवत पूष्ठांकन किया मांगपत्र प्रस्तुत करेंगे। जिन मामलों में मास्टर/जहाज के एजेंट का पूष्ठांकन तुरंत प्राप्त करना संभव न हो, तो निर्जल गोदी का अधीक्षक अपने विवेक के अनुसार माँग की गयी सेवाएँ/सामग्री उपलब्ध कराएगा। परंतु मास्टर/जहाज एजेंट का पूष्ठांकन बाद में अलग से अवश्य प्राप्त किया जाएगा।
- (12) मंडल की निर्जल गोदी इस्तेमाल करनेवाले जहाजों के किसी अवरोधन के लिये न्यासी मंडल किसी प्रकार की कोई जिम्मेदारी स्वीकार नहीं करता।

- (13) जहाज द्वारा अधिग्रहण की अवधि जहाज के प्रवेश करने के बाद प्रवेश कसून लगवाए जाने से आरंभ होगी। अधिग्रहण अवधि तब समाप्त होगी, जब गोदी से निकलते समय - यदि पोर्ट की सुविधा के लिये गोदी से निकलना स्थगित न हो, तो-जहाज निर्जल गोदी प्रवेश द्वार पार करें। ऐसे मामले में अधिग्रहण की अवधि जहाजद्वारा गोदी से निकलने को तयार होने की सूचना देने के समय तक गिनी जाएगी। दिन से तात्पर्य है 24 घंटों की अवधि - जो जहाज के प्रवेश करने के बाद कसून स्थानपर लगवाए जाने के समय से गिनी जाएगी।

## 2.19 चिपिंग और रंगकाम कामगार उपलब्ध कराने के प्रभार

प्रति पाली प्रति श्रमिक 630/- रूपय + (जोड़े) वास्तविक कार्य पर समयोपरि वेतन।

(यह सेशोधित दर लागू करने को माननीय मुंबई उच्च न्यायालय की अनुमतिपर निर्भर है)

## 2.20. युद्ध और परिवहन जहाजों के संबंध में सरकार को लागू प्रभार

बैलार्ड पियर या इंदिरा गोदी बंदरगाह दीवाल या गोदियों के अंदर घाट लगे और पूर्णतः केवल सैनिकों और उनके परिवार आदि के आने जाने में लगे युद्ध और परिवहन जहाजों के संबंध में केंद्र सरकार से दय प्रभार:

(क) युद्ध जहाज, अर्थात् भारत के प्रजासत्ताक की व्हाइट एनसाइन वाले सभी जहाज - युद्ध के समय इनमें मार्विन स्वीपर और देखरेख जहाज भी समाविष्ट होंगे।	(i) पत्तन देय; और  (ii) जहाज के अपने उपयोग के लिये आवश्यक भंडार और उपकरण पर घाटशुल्क - छोड़कर सारे पोर्ट और गोदी प्रभार-चाहे सामान्य सुविधाओं के लिये हों या विशेष सेवाओं के लिये।
(ख) केवल सैनिक एवं उनके परिवार, सेना के जानवर, सेना की साधन सामग्री, युद्ध के शस्त्र-हथियार और नौसेना-भूसेना के भंडार, भारतीय बेडा और भारतीय सेना की सूची पर होने वाले अन्य सहायता साधन के परिवहन के लिये तैनात जहाज, सभी अस्पताल जहाज और रुग्णवाहिका परिवहन	(क) निम्न को छोड़कर सभी पोर्ट और गोदी प्रभार  (i) पत्तन देय  (ii) घोड़े (रिमाउंट्स छोड़कर), बोगेज, कॅरेज तथा सैनिकों की अनुसूचित साधन-सामग्री में होनेवाले अन्य सामान पर घाट प्रभार।  (ख) इंडियन टोल (आर्मी) अधिनियम 1901 की II की धारा 6 के अंतर्गत प्रतिपूर्ति-जिसकी दर होगी- जिस दिन के लिये गोदी दरमान की धारा III के तहत गोदी दर प्रभारित किये जाते हैं और जहाज बोनाफाइड परिवहन प्रचालनों में लगा रहता है; उस प्रत्येक दिन के लिये जहाज के कुल पंजीकृत टनभार (जीआरटी) के प्रति टनभार 12.5 पैसे

**टिप्पणियाँ:** घाट प्रभारों का अर्थ होगा किसी भी जहाज, बोट या लाइटर द्वारा आयात निर्यात किये माल या प्राणी के पोर्ट ट्रस्ट क्षेत्रों के अंदर किसी भी व्हावर्ह, जेटी, पियर या बंदर से गुजरने के लिये लगायी जानेवाली फीस। परंतु ऐसे माल या प्राणियों के जहाज से उतरने

तथा जहाजपर चढ़ने, हटाने तथा उनके भंडारण के लिये पोर्ट द्वारा प्रदान की गयी सेवाओं-जैसे क्रेन, क्लस्टर लाइट और स्महलाई श्रमिकों की व्यवस्था-के लिये देय प्रभार उक्त फीस में समाविष्ट नहीं है।

## 2.21. जवाहर द्वीप और पीर पाव में पिअर देय

क्र.	प्रभार्य जहाज	प्रति घंटा (या उसका हिस्सा), प्रति जीआरटी दर	
		तटीय जहाज (रु. में)	विदेशगामी जहाज (अमरीकी डॉलर में)
(i)	जवाहर द्वीप और पीरपाव में घाट लगे अथवा वहाँ के बल्क ऑइल पियर का उपयोग करनेवाले हर स्टीम/यंत्रचलित और स्वेअर रिग्ड जहाज पर	Rs. 0.373 Subject to minimum charge of Rs.373)	US \$ 0.0135 (Subject to minimum charge of US \$ 13.55)
(ii)	हर बोट, बार्ज या देशी जलयान पर	प्रति घंटा (या उसका हिस्सा) दर	
		Rs. 7.468	US \$ 0.270

### टिप्पणियाँ:

- (1) पियर देय जहाज द्वारा घाट/पियर लिये जाने के समय से घाट/पियर छोड़ने तक की अवधि के लिये लगाये जाएंगे।
- (2) जहाज द्वारा उसके प्रस्थान के लिये तैयार होने का संकेत दिये जाने के समय से 4 घंटे बीतने के बाद कोई पियर देय नहीं लगाये जायेंगे। गलत संकेत के लिये 1 दिन के (24 घंटे) पियर देयों के बराबर की राशि के दंडात्मक पिअर देय लागू होंगे। जहाज के मास्टर/एजेंट जहाज के प्रस्थान के लिये तैयार होने के संकेत केवल अनुकूल ज्वार भाटीय एवं मौसम स्थितियों के अनुसरण में देंगे। पियर देय बंद होने के लिये निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा में जहाज के अनुकूल स्थितियों के लिए खड़े रहने की प्रतीक्षा अवधि का समावेश नहीं होगा।
- (3) पोर्ट उपकरणों में खराबी, बिजली गुम होना या जिनके लिये पोर्ट जिम्मेदार है ऐसे किन्हीं अन्य कारणों से यदि जहाज अपने घाट/पिअर में बिनाकाम-खाली रहते है, तो उस अवधि के लिए पियर देय लागू नहीं होंगे।
- (4) उपरोक्त प्रभार लागू करते समय रविवार, सीमाशुल्क विभाग की छुट्टियाँ तथा पोर्ट के अ-कार्य दिवसों को सामान्य कार्य-दिवस माना जाएगा और उनके लिए अलग प्रभार नहीं लगाये जायेंगे।

**अध्याय - III****पातभार संबंधी प्रभार**

यहाँ आगे यथा निर्धारित प्रभार मुंबई पोर्ट ट्रस्ट गोदी उपनियमों के परिशिष्ट 'G' में निर्दिष्ट संबंधित क्षेत्रों के अंदर निपटायी समस्त यातायात पर लागू होंगे।

**3.1. (A) माल सामान पर गोदी घाट प्रभार की अनुसूची**

दर क्र.	माल-सामान का विवरण	प्रभार का आधार	विदेशगामी (रु.)	तटीय (रु.)
1. (i)	प्राणी, पक्षी, रेप्टाइल्स आदि	प्रत्येकी	28.75	17.25
(ii)	प्राणी-उत्पाद-हड्डी, बोनमिल, हाइड्स तथा चमड़ा	टन	20.15	12.10
2.	शस्त्र, हथियार, विस्फोटक और सुरक्षा-भंडार	टन	133.70	80.25
3. (i)	अॅजबॅस्टॉस	टन	34.50	20.70
(ii)	निर्माण सामग्री, मिट्टी/धूल	टन	34.50	20.70
(iii)	फल, कच्चे काजू सहित अन्य नट्स, टेपिओका, नारियल, कोपरा, इमली, बीज आदि	टन	34.50	20.70
(iv)	मोलासेस	टन	34.50	20.70
(v)	रद्दी कागज, अखबारी कागज	टन	34.50	20.70
(vi)	लकड़ी, टिंबर, बांबू	टन	34.50	20.70
4. (i)	गिट्टी, क्लिकर	टन	34.50	20.70
(ii)	कोयला और इंधन की लकड़ी	टन	48.00	48.00
(iii)	गंधक	टन	43.15	25.90
(iv)	खाद्यान्न, तेलबीज, सेरेल्स और दलहन	टन	34.50	20.70
(v)	तेलखली और चारा	टन	16.10	9.65
(vi)	शक्कर	टन	16.10	9.65
5. (i)	कपास और कपास अनुपयोगी घटक (कॉटन ट्विस्ट और यार्न सहित)	टन	34.50	20.70
(ii)	जूट और जूट उत्पाद, कॉइर और कॉइर उत्पाद	टन	20.15	12.10
6. (i)	ग्रैनाइट और मार्बल	टन	34.50	20.70
(ii)	कच्चा लोहा, कच्चे लोहे की गुलेरियाँ	टन	34.50	34.50
7.	धातु	टन	34.50	20.70
8.	अन्य द्रव बल्क-ऑसिड और फॅटी ऑसिड सहित	टन	34.50	20.70
9.	पीओएल और पीओएल उत्पाद:			
(i)	कच्चा तेल	टन	47.50	47.50
(ii)	केरोसीन और लाइट डिजेल तेल	टन	31.25	31.25
(iii)	अन्य सभी पीओएल उत्पाद	टन	55.00	55.00
10.	नमक	टन	4.35	2.65
11.	कृत्रिम रेजिन (मॉल्डिंग पाउडर सहित) तथा लकड़ी का गुदा	टन	80.50	48.30

12.	मद्य, स्पिरिट (पोटेबल) एवं अल्कोहोलिक पेय	पांच लिटर	20.15	12.10
13.	लोहा और इस्पात सामग्री (स्क्रेप, ड्रॉस और कच्चा लोहा छोड़कर) आयात निर्यात	टन टन	120.00 80.00	72.00 48.00
14.	मोटर वाहन तथा कार्स आयात निर्यात	मूल्य के अनुसार	0.30% 0.30%	0.18% 0.18%
15.	उपर विनिर्दिष्ट के अलावा अन्य सभी मद	मूल्य के अनुसार	0.28 %	0.17 %
16.	किनारे पर संग्रहित, जहाज का बैलास्ट, इंजीनियरिंग सामग्री, गोदियों में जहाजों की मरम्मत के लिये भंडार तथा गियर्स *नाविकों का सामान-इसमें उनकी व्यक्तिगत चीजें, पोस्ट पार्सलस तथा डिप्लोमैटिक बैग्स (प्रति पार्सल बैग वजन जो भी हो) आदि	निःशुल्क		

- \* यद्यपि नाविकों का व्यक्तिगत सामान होनेवाले बैगेजपर घाटप्रभार नहीं लगाये जायेंगे, उनका बोनाफाइड बैगेज न माना गया सामान-जैसे शस्त्र, हथियार, मोती, कीमती रत्न, पियानो, पियानोला, कैरेज, मोटरकार, मोटर साइकल आदि पर घाट प्रभार लागू होंगे।

Note: बंकरों के लिये सामान्य घाट प्रभारों के 50% प्रभार लागू होंगे।

### 3.1(क) की सामान्य टिप्पणियाँ:

- उपर दी गयी अनुसूची में मूल्य के अनुसार आधारपर लगाया जानेवाला घाटशुल्क-आयात के संबंध में माल के सीआइएफ मूल्य पर, निर्यात के संबंध में माल के एफओबी मूल्यपर; और तटीय पोतभार के संबंध में तटीय माल के बिल में निर्दिष्ट मूल्यपर लगाया जाएगा। उस अनुसूची में वजन के आधारपर लगाये जानेवाले घाटशुल्क का निर्धारण 'बिल ऑफ लैंडिंग' मॅनिफेस्ट या इनबॉइसों में यथा उल्लिखित माल के कुल वजननुसार किया जाएगा।
- आयात या निर्यात मालपर घाटशुल्क के निर्धारण के लिए आयातदार/निर्यातदार अथवा उनके क्लियरिंग एजेंट-जैसा मामला हो-पोतभारसंबंधी सेवाओं के लिये आवेदन एवं बिल पर प्रेषणों का वजन, सीआइएफ मूल्य या एफओबी मूल्य और संबंधित स्तंभों में अन्य उचित ब्यौरा देगा और प्रमाणित करेगा। उसके समर्थन में सीमाशुल्क विभागद्वारा सत्यापित इनक्वासस/ विनिर्देशों की प्रति/प्रतियाँ तथा गोदी उप-नियम सं-96 की आवश्यकतानुसार बिल ऑफ एन्ट्री/शिपिंग बिल/ ट्रांसशिपमेंट परमिट जैसे अन्य सीमाशुल्क-विभाग दस्तावेज प्रभारों के निर्धारण तथा सत्यापन के लिए प्रस्तुत किये जाएंगे। माल का वजन, मात्रा, मूल्य अथवा वर्णन गलत बनाए जानेपर आयातदार/निर्यातदार अथवा उनके क्लियरिंग एजेंट (जैसा मामला हो) पर महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 115 के तहत कार्रवाई की जा सकती है।
- आयात प्रचालन के संबंध में जिस पर पूरे गोदी घाट प्रभार लगाये गये हैं, ऐसा माल अगर गोदियों में पोर्ट ट्रस्ट के श्रमिकों द्वारा बोटोंपर चढाया जाता है और बाद में पोर्ट ट्रस्ट के किसी गैरभार पुनः उतारा जाता है तो माल निर्यात प्रचालन के घाट प्रभारों के बदले सिर्फ इस दरमान में अन्यत्र निधा त श्रमिक

प्रभार ही लगाए जायेंगे।

4. नीचे टिप्पणी 6 (ख) में किये प्रावधान के अनुसार पुनः जहाज पर चढ़ाये जानेवाले माल पर यथा देय घाटशुल्क उस पोतभार से भी वसूल किया जाएगा जो 'ट्रिम' या 'रिअरेंज' करने के लिये जहाज के एक हेंच से उतारकर 'ओवरसाइड' से या गोदी क्वार्क से लाइटर्स द्वारा अन्य (हेंच) पर पुनः चढ़ाया जाता है।
5. गोदी उपनियमों और/अथवा मुंबई पोर्ट ट्रस्ट द्वारा जारी परिपत्रों से विपरित कोई खतरनाक, विस्फोटक या ज्वलनशील स्वरूपका माल गोदामों में उतारा जाने पर, जहाज के मास्टर/मालिक/एजेंट उसे तत्काल वहाँ से हटाकर ऐसे माल के लिए अलग रखे माल-गोदामों में भिजवायेंगे। ऐसा न करनेपर मुंबई पोर्ट ट्रस्ट संबंधित माल उनकी (मास्टर/मालिक/एजेंट) जोखिमपर और उनके खर्च से हटाएगा; तथा इसके अलावा उनपर विदेशगामी पोतभार के मामले में प्रति पेंकेज 719रु. तथा तटीय पोतभार के मामले में प्रति पेंकेज 431रु. से अतिरिक्त प्रभार लागू होंगे।
6. क). ट्रान्सशिपमेंट पोतभार यदि एक ही जहाज/अन्य जहाज पर से उतारा/पुनः लदान किया जाता है; तो दोनो आवागमनों के लिये एक घाटशुल्क देय होगा; तथा निम्न उप-भाग 3.1. (ख) में निर्धारित विलंबशुल्क अनुसूची के अनुसार तीन दिन की निःशुल्क अवधि समाप्त होनेपर आयात पोतभार के संबंध में यथा लागू विलंबशुल्क देय होगा।  
 ख). जिस पोतभार के लिये मूल्य के अनुसार दर निर्दिष्ट किये हैं; और जो मुंबई पोर्ट ट्रस्ट के लिये नहीं भेजा गया है, उस पोतभारपर समुद्रमार्ग से ट्रान्सशिपमेंट के लिये प्रति टन 130/-रु. और सड़कमार्ग से ट्रान्सशिपमेंट के लिये प्रति टन 55/-रु. की दर से घाटशुल्क; तथा निम्न उप-भाग 3.1. (ख) में निर्धारित विलंबशुल्क अनुसूची के अनुसार तीन दिन की निःशुल्क अवधि समाप्त होनेपर आयात पोतभार के संबंध में यथा लागू विलंबशुल्क देय होगा।
7. नुकसानग्रस्त माल:  
 गोदियों में लदान किये जा रहे जहाज से आग लगने या अन्य किसी दुर्घटना के कारण उतारे गये और पुनः जहाजपर चढ़ाये पोतभार पर अथवा उसी कारण से या खराब मौसम के कारण पोर्ट में लौटे जहाज से उतारे गये पोतभारपर उक्त अनुसूची में निर्धारित एक घाटप्रभार लगाया जाएगा।
8. लोहा और इस्पात सामग्री के संबंध में क्वार्क (हुक पॉइंट) से भंडारण स्थान तक पोतभार का स्थानांतरण मुंबई पोर्ट ट्रस्ट द्वारा नहीं किया जाएगा।
9. मोटर वाहनों की निर्यात के लिये पोर्ट संयुक्त उपभोक्ता आधारपर निम्न न्यूनतम अतिरिक्त सुविधाएँ उपलब्ध करायेगा:  
 (i). परमिट प्रभार के भुगतान के बिना मुंबई पोर्ट ट्रस्ट प्राइवेट रोड का उपयोग।  
 (ii). निर्यात के लिये रेल से आए मोटर वाहनों के लिये निःशुल्क अनलोडिंग रैप।  
 (iii). विलंबशुल्क लिये बिना 30 दिन गोदियों के अंदर शिपमेंट-पूर्व भंडारण सुविधाएँ।  
 (iv). मोटरों की साफ-सफाई के लिये जल आपूर्ति की व्यवस्था-इसमें गोदियों के अंदर रिसाइक्लिंग प्लांट की अनुमति समाविष्ट है।
10. किसी भी पोतभार को घाटशुल्क अनुसूची में 'अनिर्दिष्ट श्रेणी' में वर्गीकृत करने से पहले क्या

पोतभारको घाटशुल्क अनुसूची में उल्लिखित किसी विनिर्दिष्ट श्रेणी में से किसी श्रेणी के अंतर्गत वर्गीकृत किया जा सकता है यह पता करने के लिये संगत सीमाशुल्क वर्गीकरण का संदर्भ किया जाएगा।

### 3.1. (ख) विलंबशुल्क:

यहाँ आगे किये प्रावधान को छोड़कर अन्यथा निःशुल्क दिन समाप्त होने के बाद अनिकासित रूप में पड़े समस्त मालपर (डाक, पोस्ट पार्सल, राजनयिक पोस्टल बैग तथा व्यक्तिगत सामान छोड़कर उनका प्रति पार्सल/बैग वजन जो भी हो) उसकी भंडारण अवधि के लिये विलंबशुल्क लगाया जायेगा-उसकी दर निम्न प्रकार होगी:

माल का वर्ग (1)	प्रभार किस प्रकार लगाये जाएंगे (2)	दर (रु.)		
		पहले दिन से 20वें दिन तक (3)	21वें दिन से 40वें दिन तक (4)	41वें दिन से आगे (5)
उपरोक्त भाग 3.1(क) में दी गयी घाटप्रभार अनुसूची में वर्गीकृत सारे माल के संबंध में	प्रति दिन प्रति टन (या उसका हिस्सा)	37.50	56.25	75.00

टिप्पणी: व्यक्तिगत सामान के लिये प्रभार प्रति दिन (या उसका हिस्सा) प्रति टन से लगाए जायेंगे।

### भाग 3.1 (ख) के लिये सामान्य टिप्पणियाँ:

1. सारे आयात माल के लिये जहाज से पोतभार उतारने का काम पूरा होने के दिन से अगले तीन दिन तक विलंबशुल्क लिये बिना गोदियों में भंडारण की अनुमति दी जायेगी। निर्यात माल के संबंध में पोतभार पोर्ट में स्वीकार किये जाने के तिथि से अगले 7 दिन तक विलंबशुल्क लिये बिना गोदियों में भंडारण की अनुमति दी जाएगी।
2. निःशुल्क दिन की गणना करते समय रविवार, सीमाशुल्क विभाग की छुट्टियाँ तथा पोर्ट के अकार्य दिवस शामिल नहीं किये जाएंगे।
3. उबार किये गये माल के लिये 10 निःशुल्क दिवस दिये जाएंगे, और इस निःशुल्क अवधि की गणना जिस तिथि को माल वास्तव में उबारा गया, उस तिथि से की जाएगी।
4. निर्यात (संग्रहण) बढ़ाने के लिये विनिर्दिष्ट पोतभार के लिये समय समय पर कुछ विशिष्ट क्षेत्र निश्चित किये जायेंगे। ऐसे मामलों में 30 निःशुल्क दिन की अधिकतम अवधि संमत की जाएगी।
5. अगर पोर्ट जब उपभोक्ता अनुरोध करेंगे, तब पोतभार/कंटेनर की सुपूर्दगी करने की स्थिति में नहीं होगा, तो उस अवधि के लिये पोतभार और कंटेनर दोनोंपर विलंबशुल्क देय नहीं होगा।

## 6. सीमाशुल्क विभागद्वारा रोक रखे मालपर विलंबशुल्क

- (क) जिस अवधि में माल सीमाशुल्क आयुक्तद्वारा मूल्यांकन की आम प्रक्रिया के अलावा अन्य विश्लेषणात्मक या तकनीकी परीक्षण जरूरी होनेवाली विशेष जाँच के लिये रोक रखा जाता है, और सीमाशुल्क आयुक्त यह प्रमाणित करता है कि यह आयातकर्ताओं की किसी गलती या लापरवाही की वजह से नहीं है; और
- (ख) जहाँ माल सीमाशुल्क आयुक्तद्वारा आयात नियंत्रण औपचारिकताओं के कारण रोक रखा जाता है, और सीमाशुल्क आयुक्त यह प्रमाणित करता है कि यह आयातकर्ता की किसी गलती या लापरवाही की वजह से नहीं है; तो (क) और (ख) के अंतर्गत रोधन की ऐसी अवधि के लिये विलंबशुल्क निम्नप्रकार वसूलीयोग्य होंगे:-

रोधन के आरंभिक 30 दिन	:	लागू विलंबशुल्क के 20%
रोधन के 31वें दिन से 60 दिन	:	लागू विलंबशुल्क के 50%
रोधन के 61वें दिन से आगे	:	लागू विलंबशुल्क के 100%

7. विलंबशुल्क का निर्धारण माल के कुल वजन पर किया जाएगा। कुल वजन यदि 100 किलो के ठीक वर्ग में नहीं होगा, तो प्रभार तय करते समय उसे 100 किलो के अगले उच्चतर मल्टिपल में परिवर्तित किया जाएगा।
8. 'शट आउट' पोतभार पर कोई घाट प्रभार देय नहीं होंगे। उस पर 'शट आउट' पोतभार भाग 3.1(ख) नुसार विलंबशुल्क गोदियों के अंदर पोतभार के प्रवेश की तिथि से उसके निकाले जाने की तिथि तक (वह तिथि समाविष्ट करके) लगाये जाएंगे। मुंबई पोर्ट ट्रस्ट या उसके प्राधिकृत व्यक्ति से 3 दिन की सूचना मिलने पर 'शिपर्स' द्वारा 'शट आउट' पोतभार हटाया जाना चाहिये। ऐसा नहीं किया गया, तो ऐसा माल मुंबई पोर्ट ट्रस्ट या उसके प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा शिपर्स के खर्च से उसकी जगह पर भेजा जाएगा।

### 3.1. (ग) अनिकासित माल

अनिकासित माल जब महापत्तन अधिनियम 1963 की धारा 61 या 62 के तहत बेच दिया जाता है; तो मुंबई पोर्ट ट्रस्ट द्वारा बिक्री की पुष्टि की तिथि से 10 दिन की निःशुल्क अवधि प्रदान की जाएगी। निःशुल्क दिनों की समाप्ति पर अनिकासित पड़े माल पर उसकी सुपूर्दगी तक प्रतिदिन प्रतिटन 125/-रु. की दर से विलंबशुल्क लगाया जाएगा।

तथापि अगर माल या उसका कुछ हिस्सा बिक्री की पुष्टि की तिथि के अगले दिन से 15 दिन के बाद मंडल के परिसर में अनिकासित पड़ा रहता है, तो माल की बिक्री प्राप्ति-या यदि माल का कुछ ही हिस्सा खरीददारद्वारा सुपूर्दगी लेना बाकी रहता है, तो बिक्री प्राप्ति की अनुपातिक राशि जब्त की जाएगी और माल-या बाकी हिस्से की-जैसा मामला हो-पोर्ट द्वारा पुनः बिक्री की जाएगी। मामले की परिस्थितियाँ अथवा खरीददार द्वारा हटाये जानेवाले माल की मात्रा एवं आकारमान देखते हुए मुंबई पोर्ट ट्रस्ट या उसका प्राधिकृत व्यक्ति स्वनिर्णय से उपरोल्लिखित पंद्रह दिन की अवधि बढ़ा सकता है। ऐसा करने के कारण लिखित रूप में दिये जायेंगे।

**3.2. जवाहर द्वीप और पीर पाव में देय घाट प्रभार**

क्र.	माल का वर्णन	विदेशगामी जहाज (रु. प्रति टन)	तटीय जहाज (रु. प्रति टन)
1.	पीओएल और पीओएल उत्पादन		
	(i) कच्चा तेल	52.10	52.10
	(ii) केरोसीन और लाइट डिजेल तेल	34.25	34.25
	(iii) अन्य सभी पीओएल उत्पाद जैसे, नेपथा और सॉल्वेन्ट, फ्लक्सिंग और लुब्रिकेटिंग, टरपेनटाइन और वेपराइसिंग ग्रेस, बिटुमेन, पेट्रोलियम जेली, मोटर गेसोलिन, मोटर स्पिरिट, लिक्वीफाइड पेट्रोलियम गैस, आदि		
	(a) जवाहर द्वीप में सम्वहलाई किया	60.30	60.30
	(b) पीर-पाव में सम्वहलाई किया	44.00	44.00
2.	रसायन-जैसे अमोनिया, इडीसी, इथाइल, बेनझाइन, पॅराक्सीलिन, एमइजी, एन पॅराफिन, ऑर्थोक्सिलिन और बल्क में अन्य रसायन	88.00	52.80
3.	पीर पाव में सम्वहलाई किया खाद्य तेल	24.00	14.40

**3.3. अनुज्ञापत्र (भंडारण) और मालगोदाम प्रभार**

(क) (I). अपतट गतिविधियों के लिये उपभोक्ताओं द्वारा सुविधाओं/पोतभार सम्वहलाई उपकरणों की स्थापना के साथ/स्थापना के बगैर पोतभार प्रचालन

अवधि	देय दर
अनुज्ञा की तिथि से उसकी समाप्ति तक के लिये	प्रति माह या उसका हिस्से के लिये प्रति वर्ग मी. या उसका हिस्सा इस दर से
क. खुला क्षेत्र	50/-रु.
ख. आच्छादित क्षेत्र	60/-रु.

टिप्पणी : सुविधाएँ/पोतभार सम्वहलाई उपकरण मुंबई पोर्ट ट्रस्ट द्वारा सहमति पर स्थापित की/लगवाई जाएगी; तथा नोटिस जारी होने की तिथि से 15 दिनों के अंदर बंद (डिसमैटल) की जाएगी और हटायी जाएगी।

उपरोक्त प्रभार केवल अपतट सामग्री/पोतभार के लिये लागू है; और केवल विनिर्दिष्ट जगह के लिये 11 महीनों तक वैध रहेंगे।

- (II). अनुज्ञापत्र (भंडारण फीस)-अधिकतम 60 दिनों की अवधि तक पोतभार के भंडारण के लिये मुंबई पोर्ट ट्रस्ट द्वारा विनिर्दिष्ट क्षेत्रों में भंडारण किये गए मालपर -

	भंडारण की अवधि	प्रति माह - या उसके हिस्से के लिये प्रति वर्ग.मी. - या उसके हिस्से की दर (रू.में)
शेड में	i) पहले 30 दिन या उसका हिस्सा	40
	ii) 31वें दिन से 60वें दिन तक	80
खुले याडों में	i) पहले 30 दिन या उसका हिस्सा	30
	ii) 31वें दिन से 60वें दिन तक	60

टिप्पणी: 60 दिनों के आगे अनिकासित रूप में पड़े पोतभारों पर 61वें दिन से आगे विलंबशुल्क गोदी दरमान के अध्याय III के भाग 3.1 (ख) के अंतर्गत लगाया जाएगा। विकलंबशुल्क लागू करने की दृष्टि से पोतभार के भंडारण का 61वां दिन पहला दिन (दिन सं-1) माना जाएगा।

- (III). अनुज्ञापत्र फीस - पोतभार प्रचालन प्रबंधन (पोतभार भंडारण के अलावा अन्य हेतु अधिग्रहण) के लिये:

	वर्णन	दर
(i)	जहाज एजेंट/स्टिवडोर/क्लिअरिंग हाऊस एजेंट/ट्रान्सपोर्टर्स/सरकारी एजेंसियों सहित अन्य पोर्ट उपभोक्ता आदि को पोर्ट ट्रस्ट की इमारतों में आबंटित जगह के लिये लाइसेंस फीस	प्रति माह या उसके हिस्से के लिये प्रति वर्ग मी. या उसके हिस्से पर 206.25 रू.
(ii)	चौकी/पोर्टबल केबीन आदि लगवाकर पोतभार गतिविधियाँ चलाने के लिये उपयोग में लाने की अनुमति दिये खुले क्षेत्रों के लिये लाइसेंस फीस	प्रति माह या उसके हिस्से के लिये प्रति वर्ग मी. या उसके हिस्से पर 112.50 रू.

सारिणी II तथा III के लिये टिप्पणियाँ:

- (i) मुंबई पोर्ट ट्रस्ट ऐसे मामलों में अनुरोध नामंजूर कर सकता है या दी गयी अनुमति रद्द कर सकता है। ऐसा करने के कारण आबंटनधारक को सूचित किये जायेंगे।
- (ii) यदि ऐसे पाया जाता है कि आबंटित क्षेत्र किसी अनधिकृत काम के लिये इस्तेमाल किया जा रहा है, तो मुंबई पोर्ट ट्रस्ट दी गयी अनुमति रद्द करेगा।

- (IV). अनुज्ञापत्र फीस - दुकाने, ड्यूटी-फ्री दुकानें, क्युरिओ शॉप, साइबर कॅफे, कम्युनिकेशन सेंटर फोरैक्स सेंटर आदि जैसी व्यावसायिक आस्थापनाओं के लिये -

वर्णन	दर
मुंबई पोर्ट ट्रस्ट की इमारतों में आबंटित जगह के लिये अनुज्ञापत्र फीस	प्रतिमाह - या उसके हिस्से के लिये - प्रति वर्ग मीटर या उसका हिस्सा - 360/- रू.

**टिप्पणियाँ:-**

- क. आबंटन की अवधि है 11 महीने
- ख. जब भी मुंबई पोर्ट ट्रस्ट को उस क्षेत्र की आवश्यकता होगी, ऑपरेटर को एक महीने की नोटिस पर वह जगह खाली करके लाइसेंस अवधि की बाकी अवधि के लिये अन्य जगह पर जाना होगा।
- ग. सभी संगत अनुमतियाँ ऑपरेटर प्राप्त करेगा।
- घ. सभी आबंटन निविदा-आधारपर होंगे; और चयन का निकष होगा उपरोल्लिखित दर के ऊपर ऑफर की गयी किस्त (प्रिमियम)
- (V) अनुज्ञापत्र फीस - सीमाशुल्क विभाग ने अधिसूचित न किये क्षेत्रों में मुंबई पोर्ट ट्रस्ट द्वारा भंडारण माल गोदाम की अनुमति के लिये - उपभोक्ताद्वारा सुविधाओं/पोतभार सम्भलाई उपकरणों की स्थापना के साथ/उसके बगैर।

अवधि	लागू दर
अनुमति की तिथि से उसकी समाप्ति तक	प्रतिमाह - या उसके हिस्से के लिये - प्रति वर्ग मीटर या उसका हिस्सा
खुला क्षेत्र	20/- रु.

टिप्पणी: सुविधाएँ/पोतभार सम्भलाई उपकरण मुंबई पोर्ट ट्रस्ट या उसके द्वारा अधिकृत व्यक्तियों की सहमति हो, तो लगवाई जायेगी और 15 दिनों में डिसमंटल की और हटायी जायेगी।

- (ख) अनुज्ञापत्र (भंडारण) फीस - उस माल के लिये; जो सीमाशुल्क अधिनियम 1962 की धारा 60 के तहत 'बॉडेड' है तथा मंडलकी मालिकी के मालगोदामों और खुले याडों में भंडारण किया है और जो सीमाशुल्क अधिनियम 1962 के तहत सीमाशुल्क समाहर्ता द्वारा अनुज्ञप्ति प्राप्त है:

भंडारण की अवधि	दर - प्रति सप्ताह या उसके हिस्से के लिये प्रति वर्ग मीटर
(क) शेडों में:	
i) पहले 8 सप्ताह के लिये	6.25 रु.
ii) अगले 8 सप्ताह के लिये	12.50 रु.
iii) 17वें सप्ताह से आगे	18.75 रु.
(ख) खुले क्षेत्रों में:	
i) पहले 8 सप्ताह के लिये	5.00 रु.
ii) अगले 8 सप्ताह के लिये	10.00 रु.
iii) 17वें सप्ताह से आगे	15.00 रु.

**टिप्पणी:** उपरोक्त प्रभार न्यूनतम परिकलित- जैसे हर प्रेषण के लिये 5 वर्ग मीटर-की शर्त पर है।

- (ग) अनुज्ञापत्र (भंडारण) फीस - गोदियों, शेडों तथा यादों में भंडारण किये अतिरिक्त बड़े आकार के पॅकेजों के लिये उनपर विलंबशुल्क के बदले 30 दिन के लिये प्रति वर्ग मीटर 6.25 रु. की दर से अनुज्ञापत्र फीस देय होगी। 30 दिन की यह अवधि जिस तिथि को माल कस्टम चार्ज से निकलकर प्रेषण के लिये तैयार होगा, उस दिन के अगले दिन से आरंभ होगी। इसके लिये निम्न शर्तें होंगी:
- (i) रेल द्वारा ले जाए जानेवाले पॅकेजों के मामले में 13'6" से उपर लंबाई या 10' से अधिक चौड़ाई वाले अतिरिक्त डाइमेंशन के पॅकेजोंपर।
  - (ii) 40' + (जोडे) मोटरकार के ऊपर क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा समय समय पर संमत प्रोट्रूडिंग लंबाई के अतिरिक्त आकारमान के पॅकेजोंपर; अथवा 8'6" + (जोडे) मोटर कारके ऊपर क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा संमत चौड़ाई के अतिरिक्त आकार मानके पॅकेजोंपर।
  - (iii). 'विलंबशुल्क भाग 3.1 (ख)' के नीचे टिप्पणी 1 के अंतर्गत देय नुसार जहाज से पोतभार उतारने का काम पूर्ण होने के दिन से तीन दिन की निःशुल्क अवधि के बाद पोतभार सीमाशुल्क विभाग से बाहर निकलने के दिन तक; और पोतभार सीमाशुल्क विभाग से बाहर निकलने के 31वें दिन से अतिरिक्त आकारमान के पॅकेजोंपर उसी विलंबशुल्क भाग 3.1 के अनुसार विलंबशुल्क लागू होगा।

#### अध्याय - IV

##### क्रेनशुल्क

#### 4. (क) फ्लोटिंग क्रेन के इस्तेमाल के लिये प्रभार

प्रचालन के लिये प्रतिटन	
	रुपये
(1) (i) स्वतंत्र रूप से 30 टन तक के वजन के पॅकेजों के लिये	550
(ii) 30 टन से अधिक पर 60 टन से कम के पॅकेजों के लिये	770
(iii) 60 टन से अधिक पर 90 टन से कम के पॅकेजों के लिये	1200
(iv) 90 टन से अधिक वजन के पॅकेजोंपर	1413
फ्लोटिंग क्रेन के इस्तेमाल के लिये 12,500 रु के न्यूनतम प्रभार देय होंगे।	
(2) प्रत्येकी 12,500 रु. की राशि निम्न के रूप में वसूल की जाएगी	
(क) रद्द करने के प्रभार, और	

(ख) लाने-ले जाने के प्रभार- जब फ्लोटिंग क्रेन इंदिरा गोदी बेसिन के बाहर इस्तेमाल करने की आवश्यकता हो-

- (3) (i) 'भारी बोझ' (हेवी लिफ्ट) से तात्पर्य है 20 टन या अधिक वजन के पॅकेज  
(ii) परिणामतः 20 टन तक वजन के पॅकेजों को भारी बोझ प्रभार नहीं लगाए जाएंगे.  
(iii) (क) जब 20 टन से अधिक वजन के पॅकेज पोर्ट ट्रस्ट की भारी बोझ क्रेन का इस्तेमाल किये बिना जहाज के अपने गिअर से उतारे जाएंगे, तब भारी बोझ क्रेन प्रभार सामान्य दर के 10% से वसूल किये जायेंगे.

(ख) तथापि ये प्रभार निम्न मामलों में लगाये नहीं जायेंगे :

(क) ऐसे मामले- जहाँ भारी बोझ डेरिकद्वारा बाजों में उतारा, या डेरिकद्वारा बाजों से चढ़ाया जाना है- बशर्ते कि साधारण भारी बोझ क्रेन प्रभारों का भुगतान करके पोर्ट की भारी बोझ क्रेन के इस्तेमाल से बार्ज छुड़ाए या चढ़ाये जाय.

(ख) ऐसे मामले, जहाँ 20 टन से अधिक वजन के पॅकेज उतारने के लिये भारी बोझ क्रेन मंगायी गयी है, तथापि पोर्ट के मुख्य यांत्रिकी अभियंता (सीएमई) द्वारा प्रमाणित नुसार अनुरक्षण, ओवरहॉल, मरम्मत, अन्य पार्टी द्वारा किरायेपर लेने की वजह से क्रेन की अनुपलब्धता आदि कारणों से पोर्ट द्वारा दी नहीं जा सकती, और जब भारी बोझ जहाज के अपने डेरिक्स से उतारने पड़ते हैं.

(ग) खाली या पोतभार से भरे कंटेनरों के मामले में जो जहाजके अपने डेरिक के इस्तेमाल करने उतारे गये.

(घ) जहाँ पॅकेज का स्वयं अपना वजन पोर्ट में उपलब्ध भारी बोझ क्रेन की क्षमता से उपर हो.

(ङ) ऐसे मामले जहाँ स्वतंत्र रूप से 20 टन से अधिक वजन के पॅकेज अन्य हँचों से उतारे जाते हैं, जब पोर्ट की भारी बोझ क्रेन उसी जहाज के ही एक हँचपर इस्तेमाल की जा रही हो.

#### 4. (ख) मोबाइल क्रेन और उपकरणों के इस्तेमाल के लिये प्रभार :

क्र.	क्रेन / उपकरण का प्रकार	प्रति क्रेन/उपकरण प्रभार		न्यूनतम प्रभार
		प्रति पाली रु.	प्रति 1/2 पाली रु.	
1.	मोबाइल क्रेनस् (10 से 14 टन क्षमता)	2,625	1,500	1,500
2.	टॉवर टाइप क्रेनस् (20 टन)	4,375	2,500	2,500
3.	ट्रैक्टर	625	375	375
4.	फोर्कलिफ्ट (2/3 टन)	750	500	500
5.	प्लैटफार्म ट्रक	625	375	375
6.	फोर्कलिफ्ट 16 टन	4500	2250	2250

**अध्याय - V****कंटेनर संबंधी प्रभार**

5. (क) क्वेसाइड गैट्री केन से सम्मलाई किये पोतभार कंटेनरों पर संयुक्त प्रभार.

वर्णन	20' तक के कंटेनर				20' से उपर पर 40' तक के कंटेनर				40' से अधिक कंटेनर लंबाई			
	विदेशी कंटेनरों के लिये दर (रु. में)		तटीय कंटेनरों के लिये दर (रु. में)		विदेशी कंटेनरों के लिये दर (रु. में)		तटीय कंटेनरों के लिये दर (रु. में)		विदेशी कंटेनरों के लिये दर (रु. में)		तटीय कंटेनरों के लिये दर (रु. में)	
	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
साधारण कंटेनर	2470	1970	1482	1182	3705	2955	2223	1773	4940	3940	2964	2364
जोखिमी कंटेनर	3095	2470	1857	1482	4643	3705	2786	2223	6190	4940	3714	2964
आईसीडी कंटेनर	3770	3270	2262	1962	5655	4905	3393	2943	7540	6540	4524	3924
ट्रान्सशिपमेन्ट कंटेनर	2940	2540	1764	1524	4410	3810	2646	2286	5880	5080	3528	3048
राम बोटम कंटेनर	2940	2540	1764	1524	4410	3810	2646	2286	5880	5080	3528	3048
जहाजपर चढ़ाने के लिये अन्य पोर्टो से सिपिंग बिल के अंतर्गत बार्जों से लाये गये निर्यात कंटेनर	2970	2570	1782	1542	4455	3855	2673	2313	5940	5140	3564	3084
पुंपोट और अन्य पोर्टो के बीच बार्जों से लेजाये गये कंटेनर	3000	2500	1800	1500	4500	3750	2700	2250	6000	5000	3600	3000

\* जाखिमी कंटेनरों के लिये संयुक्त प्रभार संमत 'ए' ग्रेणी कंटेनर और 'बी' & 'सी' ग्रेणी कंटेनरों के संबंध में भी लागू होंगे.

5. (ख) क्वेसाइड गैट्री केन के अलावा अन्य केनो से सम्मलाई किये पोतभार कंटेनरों पर संयुक्त प्रभार.

वर्णन	20' तक के कंटेनर				20' से उपर पर 40' तक के कंटेनर				40' से अधिक कंटेनर लंबाई			
	विदेशी कंटेनरों के लिये दर (रु. में)		तटीय कंटेनरों के लिये दर (रु. में)		विदेशी कंटेनरों के लिये दर (रु. में)		तटीय कंटेनरों के लिये दर (रु. में)		विदेशी कंटेनरों के लिये दर (रु. में)		तटीय कंटेनरों के लिये दर (रु. में)	
	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
साधारण कंटेनर	1870	1670	1122	1002	2805	2505	1683	1503	3740	3340	2244	2004
जोखिमी कंटेनर *	2345	2095	1407	1257	3518	3143	2111	1886	4690	4190	2814	2514
आईसीडी कंटेनर	3170	2970	1902	1782	4755	4455	2853	2673	6340	5940	3804	3564
ट्रान्सशिपमेन्ट कंटेनर	2790	2490	1674	1494	4185	3735	2511	2241	5580	4980	3348	2988

सेम बॉटम कंटेनर	2790	2490	1674	1494	4185	3735	2511	2241	5580	4980	3348	2988
जहाजपर चढ़ाने के लिये अन्य पोर्टों से शिपिंग बिल के अंतर्गत बाजों से लाये गये निर्यात कंटेनर	2820	2520	1692	1512	4230	3780	2538	2268	5640	5040	3384	3024
मुंपोट्र और अन्य पोर्टों के बीच बाजों से लेजाये गये कंटेनर	2400	2200	1440	1320	3600	3300	2160	1980	4800	4400	2880	2640

\* जोखिमी कंटेनरों के लिये संयुक्त प्रभार संमत 'ए' श्रेणी कंटेनर और 'बी' & 'सी' श्रेणी कंटेनरों के संबंध में भी लागू होंगे.

**टिप्पणियाँ : भाग 5 (क) & 5 (ख)**

- (i) उक्त संयुक्त दरों में जहाजपर प्रदान स्टिविडोरिंग के लिये नीचे दिये प्रभार समाविष्ट हैं, और शिपिंग लाइनों/एजेंटोंद्वारा लगाए जानेवाले टीएचसी में इस घटक का समावेश महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के दि 12.6.2001 के मामला क्र टैम्प/47/2000-मुंपोट्र में पारित आदेश के अनुसरण में नियमित किया जाएगा.

**क्वेसाइड गैट्टी क्रेन :**

(क)	सभी साधारण कंटेनर और सभी आईसीडी कंटेनर	रु. 348.00
(ख)	सभी ट्रान्सशिपमेंट और सभी कंटेनर सेमबॉटम कंटेनर	रु. 696.00
(ग)	मुंपोट्र से जहाजपर चढ़ाने के लिये जेएनपीटी से शिपिंग बिल्ल के अंतर्गत बाजों से लाए गये सभी निर्यात कंटेनर	रु. 610.50

**नॉन क्वेसाइड गैट्टी क्रेन :**

(क)	सभी साधारण कंटेनर और सभी आईसीडी कंटेनर	रु. 579.53
(ख)	सभी ट्रान्सशिपमेंट और सभी कंटेनर सेमबॉटम कंटेनर	रु. 1159.06
(ग)	जेएनपीटी को और वहाँ से बाजों में सम्ललाई	रु. 262.50
(घ)	जेएनपीटी को और वहाँ से बाजों में सम्ललाई	रु. 842.03

- (ii) पोतभार कंटेनर से तात्पर्य है एक युनिट के अंदर माल समेकित करने के लिये एकरूप आकार के, विशेषरूप से डिजाइन किये कंटेनर.
- (iii) उपरोक्त प्रभारों में जहाजपर स्टिविडोरिंग के प्रभार, शिपसाइडपर सम्ललाई के प्रभार, प्री-स्टैंक क्षेत्र में निर्यात माल आयात माल चढ़ाने /उतारने के प्रभार, शिपसाइड और गोदियों में प्रि-स्टैंक/आरसीडी यार्ड के बीच कंटेनर ले जाने के प्रभार तथा गोदियों के अंदर रेल मालडिब्वोंपर आयसीडी कंटेनर चढ़ाने/उतारने के प्रभार समाविष्ट हैं.
- (iv) आयसीडी कंटेनरों के लिये माडिब्वों/एजेंटों के ट्रेलरों में कंटेनर चढ़ाने/उतारने की तथा वडाला

स्थित शंटिंगयार्ड में/से लाने-लेजाने की अतिरिक्त सेवाएँ प्रदान की जाएगी.

- (v) जहाजोंपर कंटेनरों के लैंशिंग और अनलैंशिंग की जिम्मेदारी जहाज एजेंटों की होगी यदि लैंशिंग सेवाएँ पोर्टद्वारा उपलब्ध करायी जाती हैं, तो प्रति 20' युनिट, 40' युनिट 40' से ऊपर के युनिट के लिये क्रमशः 30 रुपये/45 रुपये और 60 रुपये अतिरिक्त देय होंगे.
- (vi) जब ट्रान्सशिपमेंट कंटेनर गैट्री क्रेन द्वारा उतारा जाता है और नॉन-गैट्री क्रेनद्वारा चढ़ाया जाता है, अथवा नॉन गैट्री क्रेनद्वारा उतारा और गैट्री क्रेनद्वारा चढ़ाया जाता है, तब ट्रान्सशिपमेंट कंटेनरके लिये बॉक्सरेट क्रमशः भाग 5(क) और भाग 5(ख) में निर्धारित नुसार लगाया जाएगा.
- (vii) (क). विदेशी पोर्ट से भेजे गये, और आगे भारतीय पोर्ट 'ए' को ट्रान्सशिपमेंट के लिये भारतीय पोर्ट 'बी' में पहुँचे कंटेनरपर उसकी तटीययात्रा के लिये संगत रियायती प्रभार लगाये जाएंगे.
- (ख). विदेशी पोर्ट से आए और तटीय यात्रा से भारतीय पोर्ट को आगे ट्रान्सशिपमेंट के लिये मुंबई में उतारे कंटेनरपर विदेशगामी जहाज के लिये निर्धारित ट्रान्सशिपमेंट प्रभार के 50% से और तटीय श्रेणी के लिये निर्धारित प्रभारों के 50% से प्रभार लगाये जायेंगे.
- (viii) सड़कमार्ग से आयसीडी से प्राप्त हुए/बहाँ भेजे गये खाली कंटेनर प्रभार लगाने के लिये स्थानीय खाली कंटेनर जैसे माने जायेंगे.
- (ix) टॉप लिफ्ट ट्रक या ट्रान्सटेनर या रिच स्टैकर्स द्वारा सम्भलाई किये कंटेनरों के लिये स्वतंत्र रूप से प्रभार लगाये जायेंगे.
- (x) स्थानीय दर्शाया गया आयात माल भरा कोई कंटेनर यदि बाद में आयसीडी को ट्रान्सशिप किया जाता है, तो सीमाशुल्क विभागद्वारा कंटेनर आयसीडी को ट्रान्सशिप करने की अनुमति दी जाती है, उस तिथितक उसे स्थानीय कंटेनर माना जायेगा. उसी प्रकार पोर्ट में खाली करके पोर्ट से निकास किये गये आयसीडी आयात कंटेनर पोर्ट प्रभार लगाने की दृष्टि से एफसीएल के रूप में माने जायेंगे.

5. (ग) उनकी अपनी व्यवस्था से विविध कंटेनर प्रचालन करानेवाले पोर्ट उपभोक्ताओं को मुंबई पोर्ट ट्रस्ट प्राधिकारियों की पूर्णानुमति से रियायतें देय होंगी. लागू रियायतें तथा उसकी शर्तें निम्न प्रकार हैं

(i). स्टिविडोरिंग प्रभार

(क). जब गैट्री क्रेन इससेमाल की जाती है

क्र.	विवरण	विदेशगामी (रु. में)			तटीय (रु. में)		
		20'	40'	40' से ऊपर	20'	40'	40' से ऊपर
1.	साधारण एवं आयसीडी कंटेनर भरे हुए	348	348	348	208.80	208.80	208.80

	खाली	348	348	348	208.80	208.80	208.80
क्र.	विवरण	विदेशगामी (रू. में)			तटीय (रू. में)		
		20'	40'	40' से उपर	20'	40'	40' से उपर
2.	ट्रान्सशिपमेंट एण्ड सेम बॉटम कंटेनर						
	भरे हुए	696	696	696	417.60	417.60	417.60
	खाली	696	696	696	417.60	417.60	417.60
3.	जहाजपर चढाने के लिये अन्य पोर्टों से शिपिंग बिल के अंतर्गत बाजों में लाए गये निर्यात कंटेनर						
	भरे हुए	610.50	610.50	610.50	366.30	366.30	366.30
	खाली	610.50	610.50	610.50	366.30	366.30	366.30

(ख). जब गैट्री क्रेन के अलावा अन्य क्रेन इस्तेमाल की जाती है.

क्र.	विवरण	विदेशगामी (रू. में)			तटीय (रू. में)		
		20'	40'	40' से उपर	20'	40'	40' से उपर
1.	साधारण एण्ड आक्सीडी कंटेनर						
	भरे हुए	579.53	579.53	579.53	347.72	347.72	347.72
	खाली	579.53	579.53	579.53	347.72	347.72	347.72
2.	ट्रान्सशिपमेंट एण्ड सेम बॉटम कंटेनर						
	भरे हुए	1159.06	1159.06	1159.06	694.54	694.54	694.54
	खाली	1159.06	1159.06	1159.06	694.54	694.54	694.54
3.	अन्य पोर्टों को/से बाजों में भेजे कंटेनर						
	भरे हुए	262.50	262.50	262.50	157.50	157.50	157.50
	खाली	262.50	262.50	262.50	157.50	157.50	157.50
4.	जहाजपर चढाने के लिये अन्य पोर्टों से शिपिंग बिल के अंतर्गत बाजों में लाए गये निर्यात कंटेनर						
	भरे हुए	842.03	842.03	842.03	505.22	505.22	505.22
	खाली	842.03	842.03	842.03	505.22	505.22	505.22

## (ii). परिवहन प्रभार

क्र.	विवरण	विदेशगामी (रू. में)			तटीय (रू. में)		
		20'	40'	40' से उपर	20'	40'	40' से उपर
1.	साधारण आयसीडी तथा अन्य पोर्टों को/से बाजों में भेजे कंटेनर						
	भरे हुए	565	847.50	1130	339	508.50	678
	खाली	460	690	920	276	414	552
2.	ट्रान्सशिपमेंट, सेमबॉटम कंटेनर तथा मुंपोट्र से जहाजपर चढाने के लिये अन्य पोर्टों से बाजों में लाये गये निर्यात कंटेनर						
	भरे हुए	1130	1695	2260	678	1017	1356
	खाली	920	1380	1840	552	828	1104

## 5. (घ) कंटेनर सम्ललाई उपकरण प्रभार.

(1) कंटेनर सम्ललाई उपकरणपर प्रति कार्य (move) प्रभार निम्न प्रकार लागू होंगे :-

	20' तक के कंटेनर		20' से उपर 40' तक के कंटेनर		40' से उपर कंटेनर लंबाई	
	विदेशगामी कंटेनरों के लिये प्रभार (रू. में)		विदेशगामी कंटेनरों के लिये प्रभार (रू. में)		विदेशगामी कंटेनरों के लिये प्रभार (रू. में)	
	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
	अमरीकी डॉलर	रू.	अमरीकी डॉलर	रू.	अमरीकी डॉलर	रू.
(क). क्वेसाइड गैट्री क्रेन	19	496.13	28.50	744.19	38	992.26
(ख). रबर टायरेड याई गैट्री क्रेन/रीच स्टैकर/टॉप लिफ्ट ट्रक (टीएलटी)	5	130.56	7.50	195.84	10	261.12
(ग). ट्रेलर	14.50	378.62	21.75	567.94	29	757.25

## (2) कंटेनर के जहाजपर स्थानांतरण-प्रचलन के लिये संयुक्त बॉक्स रेट

वर्णन	विदेशगामी (रू. में)						तटीय (रू. में)					
	20'		40'		40' से उपर		20'		40'		40' से उपर	
	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
गैट्री क्रेन	1222	1222	2096	2096	2096	2096	733	733	1258	1258	1258	1258
शिप क्रेन	580	580	580	580	580	580	348	348	348	348	348	348

## (3) क्वेसाइड गैट्री क्रेन से विविध समहलाई के लिये प्रभार :

(क)	हैंच कव्हर/पॉटून खोलने और उसे निम्न प्रकार जहाजपर रखने -		
		विदेशी	तटीय
	(i) उसे क्वेपर रखकर (पूरा साइकल)	अमरीकी डॉलर 76	रू.1984.51
	(ii) उसे क्वेपर रखे बिना	अमरीकी डॉलर 38	रू.992.26
(ख)	पैकेजेस, युनिटवाहन, तथा स्वतंत्र रूप से 20 टन से अधिक टन वजन के कंटेनर छोड़कर अन्य कोई भी सामग्री उतारने/चढ़ाने के लिये	अमरीकी डॉलर 152	रू.3969.02
(ग)	पैकेजेस, युनिटवाहन, तथा स्वतंत्र रूप से 20 टन से कम टन वजन के कंटेनर छोड़कर अन्य कोई भी सामग्री उतारने/चढ़ाने के लिये	अमरीकी डॉलर 76	रू.1984.51

## 5. (ङ) अनुज्ञापत्र फीस - कंटेनरों के लिये :

क्र.	भंडारण स्थान	प्रति दिन (या उसका हिस्सा) दर		
		20' तक लंबाई के कंटेनर	20' से 40' तककी लंबाई के कंटेनर	40' अधिक लंबाई के कंटेनर
(1).	पोर्ट के कस्टम्स क्षेत्र घोषित क्षेत्रों में कहीं भी उतारे और भंडारण किये गये अथवा आयात-निर्यात के लिये लाए गये भरे हुए/खाली कंटेनर.	अमरीकी डॉलर 2.5	अमरीकी डॉलर 5.0	अमरीकी डॉलर 7.5
(2).	पोर्ट के कस्टम्स क्षेत्र घोषित किये क्षेत्र	अमरीकी डॉलर 0.5	अमरीकी डॉलर 1.0	अमरीकी डॉलर 1.5
(3).	रेल/सड़कद्वारा आयसीडी से प्राप्त/वहाँ से भेजे गये खाली या भरे हुए कंटेनर.	अमरीकी डॉलर 2.5	अमरीकी डॉलर 5.0	अमरीकी डॉलर 7.5

- (क). आयात कंटेनरों के मामले में उपरोक्त प्रभार जहाज के आयात प्रचालन कार्य पूरे होने के दिन के अगले दिन से देय हैं.
- (ख). निर्यात कंटेनरों के मामले में उपरोक्त प्रभार पोर्ट के कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) में कंटेनरों में सामान भरे जाने की तिथि से पूर्णतः भरे हुए कंटेनर लाये जानेकी तिथि से कंटेनर जहाजपर चढ़ाने (शिपमेंट) के दिन के पहलेके दिन तक (अर्थात् शिपमेंट की तिथि छोड़कर) खाली कंटेनरों के मामले में उनके हटाये जाने की तिथितक देय है.
- (ग). आयसीडी कंटेनरों के मामले में प्रभार जहाज के आयात प्रचालन कार्य पूरे होने के दिन के बाद 2 दिन समाप्त होने से उन्हें मालडिब्बों में भरे जाने/सड़क मार्ग से ले जाने तक की अवधितक अपकन्द्री आयसीडी या भंडारण याडों से आरसीडी में कंटेनरों की प्राप्ति की तिथि के बाद 2 दिन होनेपर उन्हें जहाजपर चढ़ाए जाने के दिन के पहलेवाले दिनतक (अर्थात् शिपमेंट का दिन छोड़कर) देय हैं. यदि कंटेनर को आयात के मामले में प्रचालन कार्य पूरे होने के अगले दिन से 10 दिनों के अंदर, तथा निर्यात के मामले में उनकी प्राप्ति की तिथि से 10 दिनों के अंदर हटाया/जहाजपर चढ़ाया नहीं जाता, तो 11वें दिनसे अनुज्ञापत्र (भंडारण) फीस उक्त 5(इ) (3) में निर्धारित दरों के दुगुने दर से लगायी जाएगी.
- (घ). जोखिमी कंटेनर प्रिमियम के 25% से प्रभार्य होगा.
- (ङ). पोर्ट जब उपभोक्ताद्वारा अनुरोध करनेपर पोतभार/कंटेनर की सुपूर्दगी करने की स्थिति में न हो, उतनी अवधि के लिये पोतभार और कंटेनर दोनोंपर विलंब शुल्क लागू नहीं होगा.

#### टिप्पणियाँ :

- (1) खाली करने के लिये पोर्ट क्षेत्र से बाहर ले जाये गये आयात-माल भरे कंटेनरोंपर अनुज्ञापत्र (भंडारण) फीस जहाज के आयात प्रचालन कार्य पूरे होने के अगले दिन से उनके हटाये जाने के दिन (वह दिन समाविष्ट करके) तक लगायी जाएगी. उसी प्रकार पोर्ट परिसर के अलावा अन्य क्षेत्रों से प्राप्त खाली/निर्यात-माल से भरे कंटेनरोंपर अनुज्ञापत्र (भंडारण) फीस उनकी प्राप्ति की तिथि से उनके जहाजपर चढ़ाये जाने के पूर्व दिवस (अर्थात् शिपमेंट का दिन छोड़कर) तक अनुज्ञापत्र (भंडारण) फीस लगायी जाएगी.
- (2) यदि किसी कंटेनरपर विशिष्ट दिवस के लिये उक्त भाग 5(इ) के अनुसार अनुज्ञापत्र (भंडारण) फीस पहले ही लगायी गयी है, तो एक ही युनिटपर उसी दिन फिर एक बार अनुज्ञापत्र (भंडारण) फीस नहीं लगायी जायेगी चाहे वह उपरोलिखित क्षेत्रों के बीच लाया-लेजाया गया हो.
- (3) कंटेनर चाहे चासीसपर भंडारण किया हो, जमीनपर भंडारण किया हो, अथवा उँचा स्टैंक किया हो, कंटेनरपर प्रभार इसे महत्व दिया बिना प्रभार्य होंगे.
- (4) निर्यात के लिये 'बिल ऑफ शिपिंग' के अंतर्गत लाए गये कंटेनरों के लिये अनुज्ञापत्र (भंडारण) फीस कंटेनर पोर्ट परिसर में प्राप्त होने की तिथि से, उक्त भाग 5(इ) के प्रावधानों के अनुसार लागू होंगे.

- (5) जहाज के आयात प्रचालन कार्य पूर्ण होने की तिथि के अगले दिन से 4 कैलेंडर दिनों के अंदर ट्रांसपोर्ट ऑपरेटर/जहाज के मास्टर, मालिक या एजेंट मिलकर कंटेनरों को यातायात प्रबंधक द्वारा नामित संबंधित साईट/यार्ड/माल उतार पॉइंट को ले जायेंगे। अगर ये ट्रांसपोर्ट ऑपरेटर/जहाज के मास्टर, मालिक या एजेंट मिलकर 4 कैलेंडर दिवसों की निर्धारित अवधि में कंटेनर्स नामित क्षेत्रों को नहीं भिजवाते, तो यातायात प्रबंधक को ट्रांसपोर्ट ऑपरेटर/जहाज के मास्टर, मालिक या एजेंट के संयुक्त खर्चपर ऐसे कंटेनर्स नामित क्षेत्रों को ले जाने के अधिकार होंगे-ऐसे कंटेनरों पर समय समय पर यथा सूचित रिमुवल प्रभार लगाये जायेंगे।
- (6) पोर्ट परिसर में भरे गये कंटेनर/मुंबई पोर्ट परिसर के अलावा अन्यत्र उचित प्रकार भरकर गोदियों में प्राप्त हुए, और मुंबई नहीं बल्कि अन्य पोर्टों से जहाज पर चढ़ाये जानेवाले कंटेनर पर अनुज्ञापत्र फीस उक्त भाग 5(ड)(क) के अनुसार, कंटेनर भरे जाने के अगले दिन से/कंटेनर प्राप्त होने की तिथि से कंटेनर निकाले जाने की तिथितक लागू होंगे। पोर्ट परिसर में भरे गये/मुंबई पोर्ट परिसर छोड़कर अन्यत्र उचित प्रकार भरकर प्राप्त हुए और शहर में भेजे गये कंटेनर के मामले में अनुज्ञापत्र फीस कंटेनर भरे जाने की तिथि/उनकी प्राप्ति की तिथि से कंटेनर निकाले जानेतक की अवधि के लिये प्रति दिन (या उसका हिस्सा) 20 गज लंबाई के कंटेनर पर 2.5 अमरीकी डॉलर, (तटीय दर 108.80 रु.) 20 गज से अधिक पर 40 गज तक लंबाई के कंटेनर पर 5 अमरीकी डॉलर (तटीय 217.60) तथा 40 गज से अधिक लंबाई के कंटेनर पर 7.5 अमरीकी डॉलर (तटीय 326.40) की दर से प्रभारित होगी। कंटेनर जितने दिन पोर्ट में रहेगा, उतने दिन के लिये कंटेनर में भरे पोतभार प्रति दिन (या उसका हिस्सा) प्रति टीईयु 500 रुपये की दर से विलंबशुल्क लगाया जाएगा [ऐसे कंटेनर पर या कंटेनर में भरे पोतभार पर अलगसे घाटशुल्क नहीं लिया जाएगा.]
- (7) मुंबई छोड़कर अन्य भारतीय पोर्ट में उतारे गये तथा सुपूर्दगी के लिये रेल/सड़क मार्ग से मुंबई भेजे गये आयात-माल भरे कंटेनरों पर उक्त भाग 5(ड)(क) के अनुसार अनुज्ञापत्र फीस प्रभारित होगी। रेल से प्राप्त कंटेनरों के मामले में प्रति TEU 60 अमरीकी डॉलर (तटीय 2611.20 रु.) से सम्वलई प्रभार लगाये जायेंगे। कंटेनरों में भरे पोतभार पर विलंबशुल्क कंटेनर प्राप्त होने की तिथि से अध्याय III के भाग 3.1(ख) के अनुसार प्रभारित होगा, कंटेनरों में भरे पोतभार पर कोई घाटशुल्क नहीं लगाया जाएगा।
- (8) पोतभार से भरे, और सीमाशुल्क विभाग/DRI/CIU आदि द्वारा पकड़े गये/रोक रखे कंटेनर भंडारण के लिये मंडलद्वारा सीमाशुल्क विभाग को आर्बिट्रि क्षेत्रों को ले जाने की तिथि से उनपर अनुज्ञापत्र (भंडारण) फीस लागू नहीं होगी। कंटेनर में भरे पोतभार पर विलंबशुल्क निम्न प्रकार देय होगा :-

रोधनके प्रारंभिक 30 दिन	: देय विलंबशुल्क के 20%
रोधनके 31 वे दिन से 60 दिन	: देय विलंबशुल्क के 50%
रोधनके 61वें दिन से आगे	: देय विलंबशुल्क के 100%

- (9) जो परेषिति मुंबई सीमाशुल्क आयुक्त के अधिकार क्षेत्र के अंदर/बाहर के प्राईवेट CFS के जरिये FCL की निकासी करना चाहता हो, वह कंटेनरों को जहाज के आयात प्रचालन पूरे होने के अगले दिन से 7 कार्यदिवसों के अंदर निकलवाएगा। कंटेनर में भरे पोतभार पर प्रति TEU 2400 रु. (तटीय 1440 रु.) के समेकित प्रभार वसूल किये जायेंगे। अगर कंटेनर 7 कार्यदिवसों की कथित अवधि में नहीं निकलवाया जाता, तो कंटेनर में भरे पोतभार पर अध्याय III के भाग 3.1(ख) में निर्धारित दरसे विलंबशुल्क लगाया जाएगा।

- (10) कंटेनर में भरे हुए और बाद में खाली कराकर शहर वापस भेजे गये पोतभारपर विलंबशुल्क उक्त (5) के अनुसार लगाया जाएगा. उसपर कोई घाटशुल्क नहीं लगाया जाएगा. इसी तरह कंटेनर में भरे हुए और बाद में खाली किये तथा फिरसे कंटेनरमें भरकर जहाजपर चढाये पोतभार के मामले में विलंबशुल्क उक्त (5) के अनुसार पोतभार कंटेनर में पुनः भरे जाने की तिथितक लागू होगा. साथ ही कंटेनर में भरे पोतभारपर अध्याय III के भाग 3.1(क) के अनुसार घाटशुल्क भी लगाया जाएगा.
- (11) छोड़ दिये गये (अबैण्ड) FCL कंटेनरों/शिपरकी मालिकी के कंटेनरों पर उन्हें छोड़े जाने (सुपूर्दगी न लेने) की लिखित सूचना प्राप्त होने की तिथि, अथवा कंटेनर उतारे जाने की तिथि-जो भी पहले हो-से भंडारण प्रभार लगाये जायेंगे - यह निम्न शर्तोंपर निर्भर होगा.
- (1) परेषिति कंटेनर सुपूर्दगी न लेने की सूचना किसी भी समय दे सकता है.
  - (2) अगर परेषिति कंटेनर न लेने का ऐसा पत्र जारी न करना चाहे, तो कंटेनर एजेंट/MLO भी ऐसा पत्र दे सकता है- इस शर्तपर, कि
    - (क) (शिपिंग) लाईन पोतभारसहित कंटेनर की कस्टडी लेगा, और या तो उसे वापस ले जाएगा, या उसे पोर्ट परिसर से निकलवाएगा, और
    - (ख) कंटेनर की कस्टडी लेने से पहले लाईन पोतभार और कंटेनर पर लागू सारे पोर्ट देयों का भुगतान करेगा.
  - (3) कंटेनर एजेंट/MLO आवश्यक औपचारिकताएँ पूरी करेगा और ट्रान्सपोर्टेशन एण्ड डिस्ट्रिब्यूशन का खर्च वहन करेगा. अगर वे ऐसी कार्रवाई तय की गयी अवधि में नहीं करते, तो कंटेनरपर भंडारण प्रभार तबतक लगाया जाता रहेगा जबतक शिपिंग लाइनें पोतभार खाली करने के लिये सारी आवश्यक कार्रवाई नहीं करतें।
  - (4) जहाँ कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारी द्वारा पकड़े/जब्त किये जाते हैं, और उन्हें 75 दिन की निर्धारित समय सीमा में खाली नहीं किया जा सकता, वहाँ जिस दिन सीमाशुल्क विभाग पोतभार रिहा करने के आदेश देगा, उस दिन से कंटेनरोंपर भंडारण प्रभार लागू नहीं रहेंगे - बशर्ते कि शिपिंग लाइनें जरूरी औपचारिकताएँ पूरी करें और ट्रान्सपोर्टेशन तथा डिस्ट्रिब्यूशन का खर्च वहन करें. अन्यथा लाइनों/परेषितियों को पकड़े गये/जब्त किये कंटेनर पोर्ट परिसर से निकालकर सीमाशुल्क विभाग के (बॉण्डेड) क्षेत्रों में ले जाना चाहिए - और उस मामले में कंटेनर इस प्रकार निकलवाए जाने की तिथि से भंडारण प्रभार लागू नहीं रहेंगे.
- (12) शिपर की मालिकी का कंटेनर छोड़कर अन्य कंटेनर पोर्ट ट्रस्ट द्वारा MLO की जिम्मेदारी एवं खर्च पर नियमित भंडारण क्षेत्र से निकालकर बिक्री मालगोदाम/ओवरफ्लो शेडों में भेजा जाएगा और तत्पश्चात MLO ने कंटेनर पोर्ट ट्रस्ट के परिसर से निकालने के पहले उसे खाली किया जा सकता है.

**5. (च) रीफर पॉइंट्स के लिये देय प्रभार :**

- (1) आबंटित किये गये प्रत्येक रीफर प्लग पॉइंट के लिये 4 घंटे (या उसका हिस्सा) के प्रत्येक युनिटपर प्रति कंटेनर 6.5 अमरीकी डॉलर (तटीय 282.90 रु.) से प्रभार लगाये जायेंगे.
- (2) रीफर पॉइंट प्रति कंटेनर/प्रति पॉइंट आधारपर आबंटित किये जायेंगे.
- (3) ट्रान्सपोर्ट ऑपरेटर/जहाज के मास्टर, मालिक या एजेंट आपूर्ति स्रोतों (इसके लिये दिये गये प्लग पॉइंट) से रीफर कंटेनर तक उनके अपने केबल संयुक्तरूपसे उपलब्ध करायेंगे, तथा रीफर कंटेनर को इस आपूर्ति से जोड़ने एवं उसका उपयोग करते समय उचित देखभाल के लिये उनका अपना योग्यताप्राप्त कर्मचारी वर्ग नियुक्त करेंगे.
- (4) यातायात प्रबंधक रीफर कंटेनरों को बिजली की आपूर्ति कराने का अधिकार अरक्षित रखता है, और निम्न स्थितियों में अगर ट्रान्सपोर्ट ऑपरेटर/जहाज मास्टर/मालिक या एजेंट का एकत्रित रूप से कोई नुकसान होता है, तो उसके लिये यातायात प्रबंधक जिम्मेदार नहीं होगा -
  - (क). मुंपोट्र के नियंत्रण से परे होनेवाले कारणों से बिजली आपूर्ति बंद होना.
  - (ख). समयपर बिजली आपूर्ति करने में मुंपोट्र की असमर्थता, और
  - (ग). गोदियों में सुचारु प्रचालन के लिये ऐसा करना आवश्यक हो जाता है, तो कोई कारण दिये बिना बिजली आपूर्ति बंद करना (डिस्कनेक्ट).
- (5) रीफर पावर सप्लाय पॉइंट्स पर रीफर कंटेनर जोड़ने/डिस्कनेक्ट करने तथा देखरेख के लिये नियुक्त व्यक्तियों के पास पोर्ट के मुख्य यांत्रिक अभियंता (CME) द्वारा जारी अनुज्ञापत्र (लाइसेंस) होंगे.

**5. (छ) पोतभार कंटेनर भरने या खाली करने के लिये उपलब्ध कराए गये पोर्ट ट्रस्ट श्रमिकों के संबंध में प्रभार :**

	प्रति कंटेनर	
	विदेशगामी	तटीय
(i) 20' तक की लंबाई के कंटेनर	अमरीकी डॉलर 28.50	रु. 1240.35
(ii) 20' से अधिक, 40' तक के कंटेनर	अमरीकी डॉलर 57.00	रु. 2480.65
(iii) 40' से अधिक लंबाई के कंटेनर	अमरीकी डॉलर 85.50	रु. 3721.00

**5. (ज) कंटेनरीकृत पोतभार पर प्रभार**

- (1) आइसीडी को भेजे जा रहे अथवा उक्त भाग 5(ड.) की टिप्पणी 8 के अनुसार प्राईवेट CFS के जरिये निकासी किये FCLs को छोड़कर बाकी कंटेनरीकृत आयात पोतभार पर अध्याय III के भाग 3.1(क) तथा 3.1(ख) के अंतर्गत यथा देय घाटप्रभार और विलंबशुल्क लगाया जाएगा।

- (2) LCL से तात्पर्य है ऐसा कंटेनर, जिसमें जहाज की मालसूची नुसार एक से अधिक परेषिति की मालिकी का पोतभार भरा है; और FCL से तात्पर्य है ऐसा कंटेनर जिसमें जहाज की मालसूची के अनुसार एक ही परेषिति की मालिकी का पोतभार भरा है। परेषिति का अर्थ है बिल ऑफ लोडिंग जिसके नाम से बनाया गया है, वह व्यक्ति/फर्म/कंपनी।
- (3) (i) ICD जो जानेवाले/वहाँ से प्राप्त हुए कंटेनर तथा प्राइवेट CFS के जरिये निकासित FCL को छोड़कर सभी कंटेनरों के मामले में उनमें भरे पोतभार पर विलंबशुल्क जहाज के आयात प्रचालन कार्य पूरे होने की तिथि के अगले दिन से 7 कार्य दिवसों के लिये लागू नहीं होगा।
- (ii) जब परेषिति माल की जाँच अथवा उसकी सुपूर्दगी के सीमाशुल्क विभाग के आदेश के साथ होनेवाला 'बिल ऑफ एन्ट्री' लेकर आता है; और FCL/LCL सूचित क्षेत्र/डिस्ट्रिफिंग पॉइंट पर न पहुँचा हो, तो परेषिति नामित क्षेत्र/डिस्ट्रिफिंग पॉइंट में लॉग-एन्ट्री कर सकते हैं।
- (iii) कंटेनर सूचित क्षेत्र/डिस्ट्रिफिंग पॉइंट को पहुँचा नहीं है इस आधार पर यदि लॉग एन्ट्री की गयी है तो लॉग एन्ट्री की तिथि से सूचित क्षेत्र/डिस्ट्रिफिंग पॉइंट पर कंटेनर की प्राप्ति की तिथि + (जोड़े) 3 कार्य दिवसों के लिए कोई विलंब शुल्क लागू नहीं होगा। सूचित क्षेत्र/डिस्ट्रिफिंग पॉइंट पर कंटेनर की प्राप्ति के संबंध में कोई सूचना नहीं भेजी जाएगी।
- (iv) परेषिति को कंटेनर सूचित क्षेत्र/डिस्ट्रिफिंग पॉइंट को पहुँचने तक हर 20 कैलेंडर दिन बाद नयी लॉग एन्ट्री करनी पड़ेगी। यदि परेषिति नयी लॉग एन्ट्री 21 वे दिन नहीं करता; कुछ अवधि बीतने के बाद करता है तो लॉग एन्ट्री के अंतर्गत न होनेवाली अवधि के लिए कंटेनर में भरे पोतभार पर विलंबशुल्क लगाया जायेगा। यदि 21 वा कैलेंडर दिवस डॉक हॉलिडे आने के कारण अकार्य दिवस होता है तो परेषिति लॉग एन्ट्री अगले कार्यदिवस पर कर सकता है।
- (v) आयसीडी को जानेवाले या वहाँ से प्राप्त कंटेनर, ट्रान्सशिपमेंट कंटेनर और प्रायव्हेट सीएफएस के जरिये निकासित एफसीएल को छोड़कर यदि अन्य एफसीएल कंटेनर नामित क्षेत्र पर पहुँचने के बाद खाली नहीं किए जाते और इसमें परेषिति की कोई गलती न हो, तो वह बिल ऑफ एन्ट्री पर निम्नप्रकार पृष्ठांकन प्राप्त कराने के बाद विलंब शुल्क प्रभारों की छूट का हकदार होगा।

पूरी करने की शर्तें	गोदी कर्मचारी द्वारा बिल ऑफ एन्ट्री का पृष्ठांकन	विलंब शुल्क लागू न होना (अवधि)
(क) बिल ऑफ एन्ट्री पोतभार कस्टम्स जाँच के आदेश और 'टायटल' के दस्तावेजों के साथ प्रस्तुत किया जाए।	"परेषिति ने कस्टम्स जाँच के लिए आदेश के साथ दस्तावेज प्रस्तुत किए, पर माल जाँच के लिए अप्रेषित नहीं किया जा सका" (लिखित कारण दिए जाए) ऐसा	बिल ऑफ एन्ट्री की प्रस्तुति की तिथि समाविष्ट करके 3 कैलेंडर दिवस

	पृष्ठांकन शेड अधीक्षक करेगा और सहायक प्रबंधक द्वारा हस्ताक्षरित होगा।	
(ख) बिल ऑफ एन्ट्री 'कस्टम्स चार्ज के बाहर/निकासी के लिए तैयार' पृष्ठांकन के साथ प्रस्तुत किया जाए।	पोतभार डिस्टफ नहीं किया (कंटेनर खाली न करने के लिखित कारण दिये जाए) ऐसा पृष्ठांकन शेड अधीक्षक करेगा और सहायक प्रबंधक द्वारा हस्ताक्षरित होगा।	बिल ऑफ एन्ट्री की प्रस्तुति की तिथि समाविष्ट करके 3 कैलेंडर दिवस
(ग) उक्त (ख) में स्तंभ 3 में लिखित चौथे कैलेंडर दिवस पर शेड अधीक्षक को बिल ऑफ एन्ट्री की दूसरी बार प्रस्तुति - इस पृष्ठांकन के साथ - "आउट ऑफ कस्टम चार्ज, निकासी के लिए तैयार"	"कंटेनर डिस्टफ न किये जाने के कारण (लिखित कारण दिए जाए) 3 कैलेंडर दिवसों की अवधि में पोतभार सुपुर्दगी के लिए उपलब्ध नहीं किया गया" ऐसा पृष्ठांकन शेड अधीक्षक करेगा और सहायक प्रबंधक द्वारा हस्ताक्षरित होगा।	उक्त (ख) में उल्लिखित अवधि के आगे 3 कैलेंडर दिवस

(vi) यदि एलसीएल कंटेनर खाली नहीं किया गया है और परेषिति संबंधित सीडीओ को टायटल दस्तावेज प्रस्तुत करने के बाद जाँच अथवा सुपुर्दगी के लिए सीमाशुल्क विभाग के आदेश होनेवाले 'बिल ऑफ एन्ट्री' ले आता है तो परेषिति सूचित क्षेत्र में लॉग एन्ट्री करें और कंटेनर खाली किए जाने तक हर 20 कैलेंडर दिवसों पर नयी लॉग प्रविष्टि/लॉग प्रविष्टियाँ करना जारी रखें। यदि तीसरा कैलेंडर दिवस डॉक हॉलिडे आने के कारण अकार्य दिवस हो तो परेषिति अगले कार्य दिवस पर लॉग एन्ट्री कर सकता है। लॉग एन्ट्री के अंतर्गत समाविष्ट अवधि और हर कंटेनर को खाली किए जाने का काम शुरू होने के बाद के 3 कार्यदिवसों के लिए कोई विलंब शुल्क देय नहीं होगा। कंटेनर के डिस्टफिंग के बारे में कोई सूचना नहीं भेजी जायेगी।

- (4) जहाज पर चढ़ाने के लिए कंटेनरों में भरकर गोदियों में प्राप्त हुए निर्यात पोतभार पर अध्याय-III के भाग 3.1(क) और भाग 3.1(ख) के तहत घाट प्रभार और विलंब शुल्क पोतभार कंटेनर में भरे जाने की तिथि तक लगाये जायेंगे; उसके बाद नहीं।
- (5) आयसीडी से प्राप्त कंटेनर को छोड़कर पोर्ट परिसर के बाहर से प्राप्त हुए आयात माल कंटेनर के अंदर रखे पोतभार पर घाट प्रभार इस प्रकार लागू होंगे + 20 गज तक की लंबाईवाले कंटेनर के लिए 1000/- रु. (तटीय 600/-रु.) 40 गज तक की लंबाईवाले कंटेनर के लिए 1500/- रु. (तटीय 900/- रु.) 40 गज से अधिक लंबाईवाले कंटेनर के लिए 2000/-रु. (तटीय 1200/- रु.)

#### सामान्य टिप्पणियाँ:

- (i) इस भाग के तहत के सभी प्रभार लागू करते समय 'माफीज' और आयात किए 'बासिस' को समान आकार के कंटेनर के बराबर माना जाएगा। और यदि वे जिस जहाज से उतारे गये थे, उसी जहाज पर वापस लिये जाते हैं तो उसके लिए प्रभार नहीं लगाये जायेंगे।

- (ii) भंडारण के लिए अनुज्ञप्ति फीस लगाते समय ट्रान्सशिपमेंट और "सेम बॉटम कंटेनर" को आयात कंटेनर के बराबर माना जायेगा।

### अध्याय - VI

#### बंदरों में लगाये जानेवाले प्रभार

बंदर सीमाओं से तात्पर्य है व्हार्फ और व्हावर्क की संलग्न जमीन का वह हिस्सा, जो संक्रमण माल के लिये अलग रखा गया है. व्हार्फ फ्रंट से नापते हुए घाट का विस्तार 15.25 मीटर तक का हो सकता है.

#### 6.1. अनुज्ञापत्र फीस

- (क) फीसकृत जहाज और बंदरों का इस्तेमाल करनेवाले जहाजों पर निम्न प्रकार लाइसेंस फीस लगायी जाएगी :

क्र.	जहाज का वर्णन	प्रभार का आधार	प्रति जीआरटी मासिक लाइसेंस फीस (रु.)
1.	मत्स्य जहाज एवं ट्रालर्स	दर प्रति जीआरटी	18.75
2.	न्यू फेरी व्हावर्क का इस्तेमाल करनेवाले जहाज-यात्री नौका छोड़कर.	दर प्रति जीआरटी	50
3.	(क) यात्री नौका	दर प्रति जीआरटी	18.75
	(ख) कंटेमरान एण्ड हॉवर क्रोफ्ट	दर प्रति जीआरटी	31.25
	(ग) प्लेजर क्रोफ्ट	दर प्रति जीआरटी	37.50
4.	उपरोक्त श्रेणियों में समावेश न होनेवाली बाजों सहित अन्य जहाज	दर प्रति जीआरटी	43.75

#### दिप्पणियाँ :

- (1) अनुज्ञापत्र फीस वार्षिक आधारपर ऊपर निर्धारित दरों के 8 गुना होगी.
- (2) पोतभार संबंधी कामों के लिये, सर्वेक्षण या मरम्मत कराने के लिये पोर्ट ट्रस्ट के बंदर का उपयोग करनेवाले जहाज या बंदरों में निष्क्रिय खड़े जहाज उक्त 'क' में यथा निर्धारित अनुज्ञापत्र फीस का भुगतान मुंपोट्र के रोकड संग्रहण केंद्रों में करेंगे, और अनुज्ञापत्र-बही में पृष्ठांकन प्राप्त करेंगे. तथापि उनकी कील की मरम्मत के लिये व्हार्फ/हार्ड में खड़े जहाज, साईडप्ले बदलने के लिये व्हार्फ/हार्ड में जैकअप किये जहाज या निर्माणाधीन जहाजोंपर निर्माण/मरम्मत के लिये 'हार्ड' में आने की तिथि से प्रतिदिन प्रति जीआरटी 3.75 रु. से प्रभार लगाये जाएंगे.
- (3) जहाजों को अपना अनुज्ञापत्र बही (लाइसेंस बुक) हर वक्त साथ में रखनी चाहिये. ऐसे निरीक्षण के लिये प्राधिकृत मुंपोट्र अधिकारियों द्वारा जब भी माँग की जाए, वह अनुज्ञापत्र बही निरीक्षण के लिये उन्हें प्रस्तुत की जाएगी.

- (4) उक्त टिप्पणियाँ (1) से (3) में निहित प्रावधानों के अनुज्ञापालन में किसी प्रकार की गलती हो, तो उसके परिणामस्वरूप जहाज आसेध या गिरफ्तार किया जा सकता है और महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 (1963 का अधिनियम सं. 38) अथवा भारतीय पत्तन अधिनियम 1908 (1908 का अधिनियम 15) और उनके तहत निर्धारित किये जाने वाले विनियमों में निहित प्रावधानों के अनुसार बेचे जा सकते हैं।
- (5) इस भाग के अंतर्गत प्रभारों का भुगतान करने से कोई जहाज बेसीन, व्हार्फ से संलग्न या उसके प्रवेशमार्ग में, हार्ड, फ्लैट या व्हार्फ में या बंदर परिसर के अन्य हिस्सों में और विशिष्ट स्थान लेने या वही स्थान बनाए रखने का हकदार नहीं हो जाता।
- (6) निम्न जलयानों पर वार्षिक अनुज्ञापत्र फीस देय नहीं होगी, बशर्ते कि वे किराए के लिये चलाये न जाए :

सीमाशुल्क विभाग, वॉटर पुलिस, केंद्र या अन्य सरकार एवं सर्वेक्षकों के जलयान साथ ही कर्मीदल का निरीक्षण, लैंडिंग या उनके अपने जहाजों से यात्रियों को उतारने के लिये शिपिंग कंपनियों द्वारा नियुक्त फेंडर एवं लॉंचे।

- (7) मासिक अनुज्ञापत्र फीस बंदर में बोट/ट्रुलर के पंजीकरण की तिथि से प्रभार्य होगी, अनुज्ञापत्र उसके बाद 1 महीने के लिये वैध होगा।
- (8) मासिक आधार पर अनुज्ञापत्र फीस अदा करनेवाले जहाज बंदरों में उनके आगमन पर तुरंत फीस का भुगतान करेंगे, और उनसे देय फीस का भुगतान किये बगैर बंदर छोड़कर नहीं जायेंगे। इस प्रावधान का पालन न करने पर मालिकों से इसीके अध्याय I में दिये सामान्य शर्तों एण्ड निबंधनों के खंड 1.2(V) में निर्धारित दरों से ब्याज वसूल किया जायेगा।
- (9) जो जहाज इसी के अध्याय II के भाग 2.10 II के अंतर्गत वॉटर कन्वेअस (जलवाहन) के लिये अनुज्ञापत्र फीस का भुगतान करते हैं, उनपर बंदरों के उपयोग के लिये अलग से अनुज्ञापत्र फीस नहीं लगायी जाएगी।

(ख) नयी फीशजेट्टी और नए ससून फिश हार्बर तथा पुराने ससून डॉक में उपभोक्ताओं पर और सहायक व्यापार पर अनुज्ञापत्र फीस।

क्र.	कार्य	दर (रूपये में)
1.	आइस क्रशिंग मशीन	प्रति वर्ष 7500
2.	मत्स्य नीलामीकर्ता	प्रति वर्ष 9375
3.	ठेले	प्रति वर्ष 375
4.	वर्क आपूर्तिकर्ता	प्रति वर्ष 5000
5.	जल आपूर्तिकर्ता	प्रति वर्ष 7500
6.	ट्रान्सपोर्ट/वाहन लाइसेंसिंग	(क). प्रति ट्रक प्रति वर्ष 625 (ख). यदि उक्त (क) में बताया परमिट न हो, तो प्रति ट्रक प्रति दिन 25
7.	वेइंग स्केल (कांटावाला)	प्रति वर्ष 5000

टिप्पणियाँ

1. केवल वैध अनुज्ञापत्र धारकों को नउपरोक्त कार्य कराने की अनुमति दी जाएगी.
2. अनुज्ञापत्र का नूतनीकरण वार्षिक आधारपर किया जाएगा.
3. पंजिकृत फिशरमन को-ऑपरेटिव्ह सोसाइटियों को उक्त लाइसेंस फीस में 50% छूट दी जाएगी.

**6.2. घाटशुल्क**

हे बंदर, हाजी बंदर, मॅलेट बंदर और न्यू फेरी व्हार्फ (फिश जेटी छोडकर) में और अलग से सूचित कुछ अन्य बंदरों में सम्हलाई किये पोतभारपर प्रति टन घाटशुल्क निम्न प्रकार वसूल किया जाएगा :

	वर्णन	रूपये	
		विदेशगामी	तटीय
(क).	जोखिमी माल	25.00	15.00
(ख).	गैर जाखिमी माल - नमक छोडकर	15.00	9.00
(ग).	नमक	3.75	2.25
(घ).	पेट्रोलियम उत्पादन	12.50	12.50
(ङ).	थर्मल कोयला	25.00	25.00
(च).	थर्मल कोयला छोडकर बाकी कोयला	25.00	15.00
(छ).	इस्पात	25.00	15.00

**6.3. विलंबशुल्क**

- (I). हे बंदर, हाजी बंदर, मॅलेट बंदर और न्यू फेरी व्हार्फ (फिश जेटी छोडकर) और अलग से सूचित कुछ अन्य बंदरों में सम्हलाई किये पोतभारपर विलंबशुल्क निम्नप्रकार लागू होगा.

वर्णन		प्रति दिन-या उसका हिस्सा-प्रति टन दर
		रु.
(क)	जोखिमी पोतभार	20
(ख)	गैर जाखिमी पोतभार	5
(ग)	कोयला	20

- (II). अन्य बंदरोंपर उतारे गये पोतभारपर कोई विलंबशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा. तथापि अन्य बंदरोंपर उतारा गया पोतभार लैंडिंग के दिन ही या सीधी सुपूर्दगी द्वारा या तो आयातकर्ता के परिसरमें स्थानांतरणद्वारा घाटसे निकाला जाएगा. निर्यात माल शिपमेंट के दिन घाटपर रखने की अनुमति दी जाएगी..

### टिप्पणियाँ :

- (1) अगर यह पाया गया की परेषिति, शिपर या उसका एजेंट घाट-प्रभार और अन्य देय कोई प्रभार का पहले भुगतान किये बिना न्यासियों के किसी बंदर में से पोतभार निकाल रहा है जहाजपर चढा रहा है, जो उसे बंदरों में प्रभारित दरमान में माल निकालने के लिये तय किये प्रभारों के दुगुने प्रभारों का भुगतान करना होगा.
- (2). घाटप्रभारों का निर्धारण इनक्वाइस और विनिर्देशोंमें - साथ ही साथ सीमाशुल्क विभाग दस्तावेज और आयात-निर्यात आवेदनों में दर्शाये माल के कुल वजन पर किया जाएगा.
- (3) उक्तनुसार गोदी दरमान के अंतर्गत प्रभार गोदी उपनियम क्र. 53 के प्रावधानों के अंतर्गत बंदरों में भंडारण किये और वहाँ ले जाये गये मालपर लागू नहीं होंगे.
- (4) न्यासी मंडल बंदरों में माल उतारने, जहाजपर चढाने या बंदरों से माल निकालवाने के लिये श्रमिक उपलब्ध नहीं कराता. बंदरों में पड़ा सारा माल परेषिति या शिपर्स की जिम्मेदारी है, और उनकी ज़िम्मेदारी पर वहाँ रखा जाता है.
- (5) कंटेनरों और कंटेनरों में भरे पोतभारपर प्रभारों का निर्धारण गोदियों में प्रभारित दरमानों के अनुसरण में किया जाएगा.
- (6). किसी भी आवेदन एवं बिल, या बिल में वसूल किया गया न्यूनतम प्रभार 20 रु. से कम नहीं होगा.
- (7). पोर्ट अगर उपभोक्ता द्वारा माँगे जानेपर पोतभार/कंटेनर की सुपूर्दगी करने की स्थिति में न हो, तो उस अवधि के लिये आयात और निर्यात-दोनों पोतभार/कंटेनर्सपर विलंबशुल्क लागू नहीं होंगे.

**अध्याय VII****बंदरों में जहाज भंजन, जहाज निर्माण एवं मरम्मत के लिये प्रभार****7.1. जहाज-भंजन के लिये प्रभार :**

पोर्ट ट्रस्ट हार्डपर भंजन किये जानेवाले जहाजों के संबंध में प्रभार जहाज के (हार्डपर) लगने की तिथि से निम्न प्रकार देय होंगे :-

क्र.	वर्णन	प्रति दिन प्रति LDT दर
(1).	जहाज हार्डपर लगने की तिथिसे भंजन का काम आरंभ होने के एक दिन पहले तक की अवधि के लिये.	4.125 रु.
(2).	जहाज की विनियमित अवधि के लिये (विनियमित अवधि होगी प्रति 800 LDT एक महीना)	6.25 रु.
(3).	यदि जहाज का भंजन कार्य उक्त (2) में बतायी विनियमित अवधि के बाद जारी रहता है.	3000 LDT तक के जहाजों के संबंध में एक महीने के लिये और 3000 LDT से ऊपर के जहाजों के संबंध में दो महीनों के लिये 12.50 रु..
(4).	उक्त (3) में बताई विस्तारित अवधि के आगे की अवधि के लिये	25/- रु.

**टिप्पणियाँ :**

- (1) उपरोक्त-लिखित प्रभार जहाज के कुल LDT पर अधिग्रहण की संपूर्ण अवधि के लिये वसूल किये जाएंगे.
- (2) विनियमन के किये महीने की गणना भंजनकार्य आरंभ होने की तिथि से महीना पूरा होने का पूर्व दिवस उदा. 10 अप्रैल से 9 मई.
- (3) विनियमन की प्रारंभिक अवधि प्रतिमाह 800 LDT (या उसका हिस्सा) से तय की जाएगी, उदा.  

800 LDT तक के जहाज	-	1 महीना
801 - 1,600 LDT	-	2 महीने
1,601 - 2,400 LDT	-	3 महीने

इसी प्रकार 800 के मल्टिपल में आगे.
- (4) जो जहाज पूर्णतः भंजन किये जाते हैं और विनियमन अवधि खत्म होने से पहले निकाले जाते हैं, उन्हें कुछ छुट दी जाएगी- यह छुट उक्त (2) के अंतर्गत वसूल प्रभारों की आंशिक राशि की धनवापसी के रूप में होगी. छुट का प्रतिशत निम्न प्रकार तय किया जाएगा :-

(विनियमित अवधि, दिनों में) - (प्रत्यक्ष लगे दिनों की संख्या)((विनियमित अवधि, दिनों में))

उपरोक्त प्रकार तय की गयी छूट जहाज के आकार के अनुसार निम्नप्रकार सीलिंग (उपरी मर्यादा) पर निर्भर होगी :

जहाज का आकार	वसूल किये कुल प्रभारों के में अधिकतम देय छूट का प्रतिशत
8000 तक LDT	25%
8000 से ऊपर LDT	40%

## 7.2. जहाज निर्माण और मरम्मत के लिए प्रभार :-

पोर्ट ट्रस्ट हार्ड में या वर्फ पर अन्यत्र कही बनवाए/निर्माण हो रहे या उचित व्यवस्था से सुसज्ज किए जानेवाले (फिटेड आउट) जहाजों (बोट, टोनि, होडी, राफ्ट, पनटूनस, टैंक बार्जेस, डम्प बार्जेस और अन्य जलयान सहित) पर निर्माण/मरम्मत के लिए हार्ड में आने की तिथि से प्रति दिन प्रति जीआरटी 3.75 रु. से प्रभार लगाये जायेंगे.

### टिप्पणियाँ :

- (1). जहाज जब जहाज मालिक द्वारा इसके लिए किए गए आवेदन के अनुसरण में मुंपोट्र या उसके प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा अनुमोदित स्थान बंदर से लगकर अथवा उस से जितना संभव हो उतनी नजदीक के स्थान-में लगाया जायेगा तब से जहाज हार्ड पर है ऐसा माना जायेगा.
- (2). मुंपोट्र प्रभारों का भुगतान न करना "चूक / गलती" माना जायेगा और उस मामले में न्यासी मंडल जहाज या उसके न टूटे हिस्से को गिरफ्तार करने और मुंपोट्र परिसर में पड़ी जहाज की टूटी हुई सामग्री अपने कब्जे में लेने के अधिकार रखता है. महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 के प्रावधानों के अनुसार न्यासी मंडल इस प्रकार गिरफ्तार किये और कब्जे में लिये गये जहाज/उसके न टूटे हुए भाग का निपटारा करेगा. इसकी बिक्री प्राप्तियाँ प्रथमतः अपनायी गयी निपटारा पद्धतियों पर हुए खर्च और बिक्री के खर्चसहित मुंपोट्र के प्रभार वसूल करने के लिए उपयोग में लायी जायेगी. यदि बिक्री में घाटा हो तो जहाज भंजक से बाकी राशि वसूल की जायेगी और यदि बिक्री प्राप्ति राशि अधिक हो तो वह नियमानुसार जहाज-भंजक को दी जायेगी.
- (3). जहाज निर्माण के लिए प्रभार मर्कटाईल मरीन डिपार्टमेंट द्वारा (जहाज के) यथा प्रमाणित जीआरटी पर वसूल किए जायेंगे. इसके लिए जहाज का निर्माण कार्य पूरा होकर उसके जलावतरण से एक महीने के अंदर आवश्यक पंजीकरण प्रमाणपत्र मुंबई पोर्ट ट्रस्ट को निरीक्षण के लिए प्रस्तुत किया जायेगा. जो जलयान किसी संवैधिक प्राधिकरण के पास पंजीकृत नहीं है उसके मामले में प्रभार संविदात्मक डीजीटी पर लगाये जायेंगे.

- (4). जहाज भंजन के लिए सभी प्रभार प्रथमतः 3 महीने की अवधि के लिए अग्रिम रूप से अदा करने होंगे. यदि काम 3 महीने में पूरा नहीं होता तो उसके पूरे होने तक हर महीने के लिए और प्रभार अग्रिम रूप से देय होंगे.
- (5). हार्ड से उतारे गये और उचित प्रकार सुसज्ज करने के लिए या अन्य किसी कारण से बंदर बेसिन में खड़े जहाज पर प्रति दिन प्रति जीआरटी तथा अपंजीकृत जलयान के मामले में प्रति डीडब्ल्यूटी 12.50 रु. से अनुज्ञापत्र फीस प्रभारित होगी.
- (6). मुंपोट्र अथवा उसके प्राधिकृत व्यक्ति की पूर्वानुमति बिना पोर्ट ट्रस्ट हार्ड पर कोई भी जहाज निर्माण, असेंबल या फिटेड आऊट (मरम्मत) नहीं होगा. इसके लिए अनुमति यह कार्य करने की इच्छुक पार्टी जब जहाज के संविदात्मक डीडब्ल्यूटी पर निकाले गये 3 महीने के प्रभारों के बराबर की राशि जमा करेगी, उसके बाद ही दी जायेगी. जहाज का निर्माण कार्य पूरा होनेपर और उक्त टिप्पणी (3) में यथा उल्लिखित प्रमाणपत्र प्रस्तुत किये जानेपर जमा की गयी यह राशि पार्टी को लौटायी जायेगी.
- (7). जहाज के निर्माण कार्यपर देय प्रभार जहाज के संविदात्मक डीडब्ल्यूटी पर आधारित होंगे और उनका भुगतान नियमित मासिक अंतराल से किया जायेगा. निर्माण पर देय सारे प्रभार जहाज बेसिन या हार्ड से निकाले जाने से पहले अदा किए जायेंगे.

### अध्याय - VIII

#### कॅटेमरान, हॉवरक्राफ्ट, स्पीड बोट आदि चलाने के लिए देय प्रभार

##### 8.1. यात्री फीस

- (i) भीड़ के समय में (पीक अवर्स में - सबेर 9.00 से 11.30 और शाम 5.00 से 8.00) सेवाओं के लिए प्रति यात्री 6.25 रु.
- (ii) अन्य समय (नॉन पीक अवर्स) सेवा के लिए प्रति यात्री 3/- रु.
- (iii) प्रभारों का हिसाब गेट वे ऑफ इंडिया और मांडवा के बीच के मार्ग के संबंध में यात्रा क्षमता के 30% और अन्य सभी मार्गों के संबंध में यात्री क्षमता के 60% से किया जायेगा.
- (iv) प्रभारों की वसूली प्रतिमाह आधारपर तथा अग्रिम रूप से की जायेगी. उसके लिए आबंटित स्लॉट्स और जलयान की क्षमता को ध्यान में लिया जायेगा. (चाहे सेवाएँ चलायी जा रही हो या नहीं, और यात्रीयों की प्रत्यक्ष संख्या जो भी हो)

##### 8.2. संबंधित दरमानों के अनुसार अनुज्ञापत्र फीस और पोर्ट देयों जैसे अन्य प्रभार.

#### टिप्पणियाँ :

- (1). ऑपरेटर को उपरोक्त नुसार प्रभारों का भुगतान सिर्फ गेट वे ऑफ इंडिया और मांडवा के बीच चलाये जानेवाले कॅटेमरान और हॉवर क्रफ्ट के संबंध में 8 महीनों के लिये करना होगा. अन्य मार्गों के संबंध में दो जेटियों का उपयोग करते हुए कॅटेमरान, हॉवरक्राफ्ट स्पीड बोट आदि चलानेवाले ऑपरेटरों को बारिश के मौसम सहित पूरे वर्ष के लिए प्रभारों के भुगतान करना होगा.

- (2). सुरक्षा जमा राशि के रूप में 3 महिने के प्रभार वसूल किये जायेंगे.
- (3). अधिकतम देय किराये का मुंपोट्ट या उसके द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति का अनुमोदन होना आवश्यक है.
- (4). टिकटों की बिक्री के लिए सभी ऑपरेटर एक संयुक्त बुथ का उपयोग करेंगे.
- (5). मुंपोट्ट हार्बर के जरिये हॉवर क्राफ्ट/कॅटेमरान चलाने का मार्ग मुंपोट्ट या उसके प्राधिकृत व्यक्ति की सलाहानुसार होगा.
- (6). यदि पार्टियाँ शर्तों और निबंधनों अथवा मुंपोट्ट या उसके प्राधिकृत व्यक्ति के किसी निदेश का उल्लंघन करें तो यह व्यवस्था तात्काल समाप्त की जायेगी.
- (7). ऑपरेटर हर जहाज के लिए मुंबई पोर्ट यात्री बोट नियम 1962 के प्रावधानों के तहत अनुज्ञापत्र प्राप्त करेगा और कथित नियमों के सभी प्रावधानों का पालन करेगा.
- (8). टायडल ऑब्जरवेटरी के कार्य के संबंध में (ज्वार-भाटे का उचित निरीक्षण आदि के काम के संबंध में) ऑपरेटर निम्न का भी पालन करेंगे :
  - (i) हॉवर क्राफ्ट के प्रचालन से पानी में उठे किसी एअर कुशन के कारण ज्वार भाटे की अभिलेखित होनेवाली उँचाई पर असर हो सकता है. यदि ऐसा असर देखा जाता है तो पार्टी भारतीय सर्वेक्षण के महा निदेशक द्वारा सुझाये गये निवारक उपाय स्वयं अपने खर्च से करेगी.
  - (ii) ऑपरेटरों को अत्याधिक सावधानी बरतते हुए यह सुनिश्चित करना होगा कि समुद्र जल में कोई बाहरी सामग्री/कूड़ा कचरा नहीं फेंका जाता जिससे कि पानी की उँचाई घट सकती है.
  - (iii) पानी में तेल, गॅसोलीन नहीं फेंका जाना चाहिए जिससे कि पानी की सघनता/खारापन बदल सके.
- (9). कॅटेमरान/हॉवर क्राफ्ट चलाने से किसी प्रकार का कोई प्रदूषण नहीं होना चाहिए. प्रदूषण न हो ऐसी सुनिश्चिती नहीं की जाती तो न केवल प्रदूषक घटक हटाने/उन्हें बेअसर कराने के लिए हुआ खर्च वसूल किया जायेगा बल्कि साथ-साथ दण्डात्मक कार्रवाई भी की जायेगी.

## अध्याय - IX

### विविध प्रभार

#### 9.1.क. दूरध्वनि प्रभार

जहाज के उपयोग के लिये दिये गये टेलिफोन के लिये कोई प्रभार नहीं लगाये जाएंगे।

**9.1.ख. श्रमिक प्रभार**

	प्रभार
जिस मालकी सम्मलई के खर्च इस दरमान में अन्यत्र निर्दिष्ट नहीं है, उस मालपर श्रमिक प्रभार देय होंगे।	प्रति टन 20/- रु.

**9.1.ग. आवेदन एवं बिल की प्रति**

हर प्रति के लिये 10/- रु.

**9.1.घ. पोर्ट द्वारा ताजे जल की आपूर्ति के प्रभार**

गोदियों में तथा जवाहर द्वीप और पीरपाव में घाट लगाये जहाजों को ताजा जल की आपूर्ति के प्रभार 1000 लिटर के लिये 150/-रु. से लागू होंगे।

**9.1.ङ. अनुज्ञापत्रधारक एजेंसियों द्वारा जल आपूर्ति**

मुंपोट्ट सुविधाओं के उपयोग के लिये लाइसेन्स एजेंसियों द्वारा जल आपूर्ति के प्रभार प्रति 1000 लिटर 30/-रु. से लागू होंगे।

**9.2.क. गोदियों में चलाये जाने के लिये मोटर लॉरी, मोबाइल क्रेन आदि को परमिट**

	प्रभार
<b>1. मोटर लॉरी एवं स्थानीय चासीस</b>	
(i) नये परमिट और हर तिमाही के लिये नवीनीकरण	प्रत्येकी 80/- रु.
(ii) प्रतिलिपियाँ	
(iii) नये परमिट एवं जारी होने के दिन के लिये वैध नवीनीकरण	प्रत्येकी 60/- रु. प्रत्येकी 20/- रु.
<b>2. मोबाइल क्रेन एवं पोर्क लिफ्ट</b>	
(i) नये परमिट और हर तिमाही के लिये नवीनीकरण	प्रत्येकी 400/- रु.
(ii) प्रतिलिपि	प्रत्येकी 60/- रु.
<b>3. कंटेनर सम्मलई उपकरण</b>	
(i) नये परमिट और हर तिमाही के लिये नवीनीकरण	प्रत्येकी 1000/- रु.
(ii) प्रतिलिपि	प्रत्येकी 100/- रु.

**9.2.ख.** गोदी उपनियम क्र.60ए के तहत गोदियों से निकाले गये कंटेनर, लोहा एवं इस्पात तथा अन्य पोतभार के परेषीति, मालिक और आयातकर्ताओं को (माल के) ऐसे हर रिमूवल के लिये प्रभार देने होंगे। इस इसकी दर मंडलद्वारा समय समय पर मंजूर तथा कम से कम दो स्थानीय समाचार पत्रों में सूचित नुसार होगी। ये दरें मंडल द्वारा उनकी मंजूरी की तिथि से लागू होंगी।

**9.3.क. विजिटर्स द्वारा यात्री घाटों पर देय प्रभार**

यात्रियों के आगमन-प्रस्थान के दिन गोदियों में यात्री घाटपर बोनाफाईड विजिटर के लिये	प्रतिव्यक्ति 50/-रु.
--	----------------------

**9.3.ख. जहाज में चढ़ने और उतरने के प्रभार**

क्रूज जहाज से गोदियों में आगमन-प्रस्थान प्रभार जहाजपर चढ़ने के लिये 150/- रु. तथा उतरने के लिये 150/- होंगे।

**9.4. पीर पाब से सिवरी '0' पॉइंट/हार्बर, इंदिरा गोदी/नेबल डॉक यार्ड तक के पाइपलाइनों के इस्तेमाल के प्रभार**

पाइपलाइनों का वर्णन	प्रभार प्रति 30 मिनट या उसका हिस्सा (रु. में)
एसकेओ	3495
एचएसडी	3495
बंकर/ब्लेक आईल लाइन	3495
फ्लशिंग लाइन	1748
सुविधा उपयोग (जब मेनलाइन का उपयोग न किया जा रहा हो, तब मैनफोल्ड जैसी सुविधा का इस्तेमाल)	699

**टिप्पणियाँ :**

- पोर्ट द्वारा प्रचालन के लिये तैयार होने की सूचना दी जाने के बाद (सेवाओं आदि की) मॉग (रिक्वजिशन) रद्द की जाती है, तो प्रचालन हुआ, ऐसा माना जाएगा, और तय्यार होने के समय से प्रचालन रोकने तक की अवधि के लिये यथा देय प्रभार लगाए जाएँगे।
- लाइन/सुविधा के मॉगकर्ता के नाम बिल बनाया जाएगा।
- 'फ्लशिंग' प्रचालनों में लगे समय को प्रचालन नहीं माना जाएगा।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS  
NOTIFICATION**

Mumbai, the 30th November, 2006

**No. TAMP/57/2005-MBPT.**—In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Mumbai Port Trust for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

## SCHEDULE

Case No. TAMP/57/2005-MBPT

The Mumbai Port Trust

----

Applicant

**ORDER**(Passed on this 28<sup>th</sup> day of September 2006)

This case related to a proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for general revision of its Scale of Rates (SOR).

2.1. The MBPT has filed a comprehensive proposal for revision of its Scale of Rates under its letter dated 22 September 2005. This is the first comprehensive tariff revision proposal of MBPT after constitution of TAMP in 1997.

2.2. While subsequently conveying the views of its Board of Trustees, the MBPT by its letter dated 31 October 2005 proposed certain amendments to the earlier proposal. The amendments made include changes in some definitions, changes in some conditionalities and introduction of miscellaneous charges for use of pipelines from Pir Pau Manifold to Sewree 'O' Point.

2.3. The salient points of the proposal are summarized below: -

(i). The cargo throughput for the years 2006, 2007, 2008 has been estimated as under:

	(In Million Tonnes)
2005-2006	38.95
2006-2007	38.60
2007-2008	40.74

(ii). An increase of 25% on cargo related charges and 8% on vessel related charges have been considered. (Not uniform across all tariff items)

(iii). Annual increase of expenditure @ 5% p.a. is considered. In addition Rs.70 crore has been provided for 2007 towards wage revision.

(iv). The estimated Capital expenditure is:

2005-06	Rs.74.53 crore
2006-07	Rs.80 crore
2007-08	Rs.100 crore

(v). Maintenance dredging has been treated as deferred revenue expenditure over a period of three years, i.e., the average annual dredging cost considered for tariff revision at Rs.8.32 crore.

(vi). For the purpose of tariff revision, the income and expenditure of the erstwhile BDLB are considered.

(vii). Single wharfage rate for Import and export has been proposed for each cargo. However, for steel cargo differential rate for export and import proposed. Common rate for export and import is arrived at based on predominance of the cargo.

(viii). Annual contribution towards pension and gratuity has been considered @ 17.08% of the salaries and wages to discharge the liability of the year.

(ix). 50% of normal wharfage is proposed to be levied on bunkers.

(x). Export demurrage is brought on par with import demurrage.

- (xi). In the revision of rates for chemicals at Pir Pau, a higher rate has been proposed.
- (xii). In case of hazardous chemicals, higher rates have been proposed.
- (xiii). Lighterage charges have been proposed under wharfage schedule.
- (xiv). The composite pilotage and towage charges are proposed in three slabs of GRT.
- (xv). The wharfage rate on cars is retained at 0.30% of advalorem and free days on import of cars have been fixed at 3 days.
- (xvi). Wharfage rates for petroleum products, steel and coal to be handled at bunders are proposed.
- (xvii). The charges for catamaran, hovercrafts, etc., have been proposed to be increased by 25%.
- (xviii). Frequency of levying Port dues is proposed to be changed to 'each entry' of the vessel into the port.
- (xix). Vessel related charges payable by cruise vessels are proposed to be levied at a concessional rate of 60% of normal charges.
- (xx). Attendance and detention fee for Pilots is proposed to be increased to Rs.5000.

2.4. Even though the Port has claimed that the proposal is expected to generate an average additional revenue of Rs.90 crore per annum for the next 3 years, the cost statements furnished reveal the following activity-wise position:

(Rs. in Crore)

Sr. No.	Activity	Additional income		
		2006-07	2007-08	2008-09
1	Cargo handling	59.90	65.20	68.45
2	Port & Dock	23.46	24.46	25.53
3	Railway	00.00	00.00	00.00
4	Land & Bldg.	00.00	00.00	00.00
Total		83.36	89.66	93.98

The Sub-Activity wise cost statements submitted by MBPT reveal the additional income proposed to be generated vis-à-vis the projected cost deficits as under:

(Rs. in Crore)

Sr. No.	Activity	2006-07		2007-08		2008-09	
		Addl. income	Cost deficits/surplus	Addl. income	Cost deficits/surplus	Addl. income	Cost deficits/surplus
1.	Docks wharfage	22.26	-20.29	23.38	-24.88	24.64	-26.08
2.	Bunder wharfage	10.73	-10.73	11.26	-11.77	11.82	-12.14
3.	Crane vessels	00.18	-3.10	00.19	-3.62	00.20	-3.80
4.	Container handling equipment	00.00	-5.54	00.00	-5.90	00.00	-5.49
5.	Demurrage	12.49	28.52	13.11	28.43	13.77	30.07
6.	POL	00.00	4.09	00.00	5.62	00.00	9.82
7.	Towage & Pilotage	06.11	-8.35	06.42	-14.50	06.73	-14.27
8.	Berthing & Mooring	03.57	-60.04	03.75	-60.82	03.94	-71.17
9.	Pier Dues	09.52	-52.59	10.00	-58.23	10.00	74.27
10.	Port Dues	03.55	27.77	03.73	28.87	03.92	30.43
11.	Ship Breaking	00.85	0.81	00.89	0.79	00.94	0.83
12.	Dry Docking	00.00	-7.91	00.00	-8.66	00.00	-10.22
Total		69.26	-99.34	72.73	-131.97	75.98	-146.29

MBPT has in its letter dated 16 June 2006 has stated that additional income from port as a whole would be as under during 2006-07, 07-08 and 08-09:

(Rs. in Crores)				
Sr. No.	Activity	2006-07	2007-08	2008-09
1.	Cargo handling	39.43	62.09	65.95
2.	Port & Dock	15.10	23.79	23.93
3.	Railway	00.00	00.00	00.00
4.	Land & Bldg.	00.00	00.00	00.00
5.	BDLB	09.48	14.93	16.17
6.	Chipping /Painting	00.00	00.00	00.00
Total		64.01	100.81	106.11

2.5. The MBPT has pointed out that although the port had achieved operating surplus for the past two years the net surplus is negative due to contribution for the past liabilities on pension and gratuity.

2.6. The increase in rates proposed by MBPT under various activities and sub-activities is tabulated below:

**Dock Scale Of Rates:-**

Sr. No.	Activity	Increase proposed (%)
1.	Composite Pilotage and Towage Charges	MBPT has stated that the increase is at 8%. Regrouping in 3 slabs has been done. Several conditionalities changed. The basis of the proposed slab rates has been sought from MBPT.
2.	Attendance and Detention Fees for Master Pilots and Pilots –	263%.
3.	Schedule of Anchorage Fees	Increase varies from 80% to 265%.
4.	Port Dues	MBPT has stated that the increase is at 8%. Regrouping in 3 slabs has been done. Several conditionalities changed.
5.	Wharfage	Generally 25% on Oil cake and fodder and on sugar 41.66%. Reduction and on jute, jute products and coir and coir products by 27%.
6.	Demurrage	25% increased proposed on import demurrage. Import and export demurrage proposed on par which means manifold increase in Export demurrage. Export cargo stored in nominated areas would get 30 Days free period as against normal 7 days free period for export cargoes.
7.	License (Storage) Fees on the goods stored in the areas specified by the MBPT for storage of cargo up to a maximum of 60 days	31.25% to 275%.
8.	Licence (Storage) fees on goods bonded under Section 60 of the Customs Act, 1962, and stored in the warehouses and open yards	25% to 40%.
9.	Composite berth hire charges	8%
10.	Charges for providing On Board Stevedoring services	Generally 25%. On steel cargo increase varies between 22.80% and 52.04%. On bagged proposed increase is 36.36% and on Dry Bulk & others increase 37.85% on general cargo proposed increase is 18.89%. In case of differential rates for vehicles less than and more than 10 tonnes is proposed.

11.	Cranage	25%
12.	Miscellaneous Charges	
	a. Telephone Charges	a. Proposed nil charges
	b. Labour Charges	b. 500%
	c. Copy of an Application-Cum-Bill	c. 300%
	d. Charges for supply of fresh water.	d. 25%
	e. Permits for Motor Lorries, Mobile Crane etc.	e. 100% to 6100%
	f. Charges payable at Passenger Berths by visitors	f. 900%
13.	Embarkation and Disembarkation charges per passenger	Rs.150 newly introduced and implemented on ad hoc basis.
14.	Supply of Water by Licensed agencies	Rs.30/-. Newly introduced. per 1000 liters for use of MBPT facilities.
15.	Dry docking charges	25%

**Bunder Scale of Rates:-**

Sr. No.	Activity	Increase proposed (%)
1.	License fees	25%
2.	Licence Fees on users and ancillary trade at New Fish Jetty New Sassoon Fish Harbor and Old Sassoon Dock.	25%
3.	Licence fees for storage, warehousing permitted by the Traffic Manager with or without installation of facilities, cargo handling equipments by the users in non custom notified areas.	Rs 20/sq. mtr. Newly introduced.
4.	Wharfage	25%. Rates for petroleum (Rs. 12.51/ per tonne) and coal (Rs.35 per tonne) are newly introduced.
5.	Demurrage	25%
6.	Charges for Ship-Breaking	25%

**Rates charged at the Marine Oil Terminal and Pir Pau**

Sr. No.	Activity	Increase proposed (%)
1.	Wharfage charges	25%. On chemicals 36% edible oil 66%.
2.	Miscellaneous charges for use of pipelines from Pir Pau Manifold to Sewree 'O' point/Hay Bunder/Indira Dock/Naval Dock Yard	Newly introduced
3.	Pier dues	25%
4.	Charges for supply of fresh water	70%

**Rates for operation of catamarans etc.**

1.	Rates charged for operation of catamarans, hovercraft, speed-boats, etc and Passenger Fee	25% and 30%.
----	---	--------------

2.7. In addition to the revision of rates and modifications discussed above, the proposal also envisages the following important modification/rationalization of the existing conditionalities:

- (i). Shifting charges with in docks for maximum two shifting is proposed as free and shifting between docks chargeable.
- (ii). Several conditionalities brought in under Pilotage, Tug Assistance and Towage Schedule
- (iii). Charges for movement without main engine in operation proposed to be levied at twice the rates.
- (iv). Free period presently available on anchorage facilities is proposed to be withdrawn.
- (v). Commodity-wise lighterage charges are proposed for cargo handled at stream.
- (vi). Proposed to levy wharfage on cargo discharged from one hatch and reshipped in another hatch.
- (vii). Different rates of demurrage have been proposed for different commodities.
- (viii). In sub-section I of Dry docking Schedule, many additional slabs have been proposed.
- (ix). In sub-section II (v) of Dry docking Schedule, double the charges for overstayal of the vessels beyond the regulated period is proposed.
- (x). Under Section I A of Bunder Scale of Rates, the Licence fee on annual basis has been prescribed at 10 times the monthly fees instead of 8 times as at present.
- (xi). In Ship breaking activity the criteria for determining regulated period has been changed as 1 month for 800 LDT instead of 600 LDT.
- (xii). Charges for use of oil pipelines from Pir Pau Manifold to Sewree 'O' point.

2.8. MBPT had not furnished the cost statements in the format prescribed. MBPT was, therefore, requested vide our letter dated 3 October 2005 to furnish the activity wise cost statements for 2003-04 to 2005-06 and projections for 2006-07 to 2008-09 in line with the revised tariff guidelines. The required information / documents were subsequently received from MBPT on different dates.

2.9.1. MBPT by letter dated 17 November 2005 sought approval of TAMP for an adhoc levy of Rs.150/- each towards Embarkation and Disembarkation charges per passenger with effect from 25 November 2005. MBPT by letter dated 7 December 2005 sought approval of TAMP for the levy of wharfage charges of Rs.35 per tonne for coal handled at Bunders on ad hoc basis with immediate effect. Since MBPT had not given details, such as basis for arriving at the ad hoc rates and proof in support of the consent of the users for the proposed rates as required under the revised tariff guidelines, it was requested to furnish the relevant information.

2.9.2. On the levy of embarkation and disembarkation charges MBPT under letter dated 17 February 2006 informed that presently there is no provision in the existing SOR for recovery of any charges for the amenities provided to passengers such as passenger lounge, baggage trolleys, check-in-counter, furniture, security, general hygiene and cleanliness, water fountain, illumination, bus/coach, parking, maintenance of terminal building, etc. MBPT has to incur substantial expenditure on manpower for providing these services. Regular cruise service commenced from Mumbai Port w.e.f. 2.10.2005 and the levy of embarkation and disembarkation charges on ad-hoc basis was introduced with effect from that date. MBPT added that users of the above services are the passengers embarking and disembarking from the cruise ships and not the cruise liner or the agents and hence, obtaining consent from individual user is not feasible.

2.9.3. On the proposal to adhoc levy of wharfage charges on coal at bunders the MBPT under letter dated 17 February 2006 informed that no separate rate for handling coal at bunders exists

in the SOR as coal was not handled by the port for more than 3 decades. The charges as applicable for other hazardous cargoes were levied for coal since the commencement of coal handling in March 2004. MBPT has modified and strengthened certain facilities including removal of sheds, etc. from the wharf to enable efficient handling of coal at Haji Bunder. A separate wharfage charge for coal has been proposed. Consent of users is not sought as proposed charges shall be levied only after approval of TAMP.

2.9.4 MBPT in August 2005 filed a proposal with this Authority for an ad-hoc approval, with retrospective effect, for levy of Miscellaneous charges for the use of its on-shore pipelines between the distribution manifold at Pir Pau and Oil Industry's storage/ marketing installations at Sewree / Wadala. As per the revised tariff guidelines, for according ad-hoc approval, the rate proposed should be the one mutually agreed upon by the port and the concerned users. Since the ad-hoc arrangement intended by MBPT was not supported with the consent of the concerned users, the port was informed that this Authority will not be in a position to entertain its request. In the meanwhile MBPT commenced billing the parties based on the proposed levy. The Oil Industry Import Export Committee (OIIEC) representing the oil industry objected to the proposed rates and sought intervention of this Authority contending that the revision of the wharfage charges on POL and products effected in 1991 already includes the shore line charges. While taking up the matter with MBPT this Authority informed the port that levy of the charges will not be in order in the absence of the requisite approval.

MBPT informed this Authority that the rates have been worked out on cost basis with 15% return on capital employed. It also stated that its oil jetties at Jawahar Dweep are linked with Pir Pau manifold by submarine pipelines and the petroleum products are distributed from Pir Pau manifold to Sewree / Wadala through on-shore lines and the proposal is to levy charges for use of these on-shore pipelines installed at a cost of Rs.36 crores on the specific request of the oil industry with a commitment to pay for their usage.

The OIIEC countered the arguments of MBPT stating that the users have not agreed at any point of time for levy of a separate miscellaneous charges and oil industry cannot recover from their customers any charge with retrospective effect. OIIEC also argued that for an investment of Rs.36 crores, the rate proposed by MBPT is exorbitant.

Based on the specific advice of this Authority MBPT stopped the adhoc levy of the charges. MBPT was requested to furnish the requisite working sheet proposing a reasonable rate as per the revised guidelines on tariff fixation and to furnish documentary proof wherein the users had agreed to pay charges for use of shore pipelines. MBPT reiterated that the oil industry's consent to MBPT for constructing the pipelines and recover charges therefor was obtained in 2000 through Director, IOC, who was a Trustee at that time on MBPT Board appointed by Govt. of India as a representative of the Oil Industry.

2.9.5. In April 2006 MBPT informed that cargo of overside operations are increasing in the port and no wharfage charges as per the existing Scale of Rates are leviable on such cargo. The port, therefore, required for adhoc approval as per general note 4 under (A) wharfage Section-I of Dock Scale of Rates which will be made applicable even in case of cargo discharged or shipped overside in docks. In the absence of any consent from the trade as per Clause 2.17.3 of the revised guidelines no such adhoc approval could be considered.

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal from the MBPT was forwarded to the concerned user organisations for their comments.

4. The comments received from the concerned user organizations were forwarded to MBPT as feed back information. The MBPT has responded to the comments furnished by the users on its proposal.

5. Based on the preliminary scrutiny of the proposal MBPT was requested to furnish the following information/clarification on various points vide our letter dated 19 May 2006. MBPT furnished its reply under letter dated 19 June 2006. The details called for and the replies received from MBPT are juxtaposed below:

Sl. NO.	Queries raised by TAMP	Reply furnished by MBPT
1.	<p><b>General:</b></p> <p>Furnish an analysis of variations of actual physical and financial performance with reference to the projections relied upon at the time of deciding the earlier revisions of charges, duly explaining the reasons for such variations.</p>	<p>(i) The comprehensive tariff revision proposal was based on the actual performance of the port both on physical and financial for the year 2004-05, i.e., 2004-05 was taken as the base for preparation of the proposal. The traffic increase of 5% over the actuals of 2004-05 has been considered on cumulative basis for the tariff validity period.</p> <p>(ii). The actual pension payment as cost is included in the revised cost statement by revising the earlier figure projected in the proposal. This may be allowed in line with tariff guidelines.</p> <p>(iii) The traffic, income and cost figures are updated to actuals 2005-06, B.E 2006-07 and projections for 2007-08 and 2008-09. The revised computations are furnished.</p> <p>(iv). The actual revenue realisation and cost for the year 2004-2005 are taken as the base. As such, the projections for the year 2003-04 and 2004-05 have no much relevance. There was no comprehensive revision of tariff so far in MbPT. As such, the revenue impact on piece-meal revisions done in the past may not be of much relevance particularly when 2004-05 actuals was taken as base and a lower hike is proposed on items which were subject to revision in the last 3 years.</p> <p>Even though the tariff can be fixed at 60% capacity utilization, the proposal does not seek any credit for actual capacity utilization above 60% on the assumption that hike sought will be granted being below permissible ROI of 15%.</p>
2	<p>The revised tariff guidelines stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity (vide clauses 5.9 &amp; 6.8 ibid). The present proposal however does not indicate anything about the productivity levels to be maintained for various operations/services. Kindly elucidate in this respect.</p>	<p>2. Productivity depends on various factors, some are under the control of port and some with the various agencies involved. The productivity level of 2004-05 are taken as base. There have been improvement in productivity during the last few years and the same is expected to continue.</p>
3	<p>The Authority has allowed a general flexibility to all the major port trusts to reduce the rates at their discretion mainly on commercial consideration. Such reduction, if any effected by MBPT may be listed out and the consequential effect of such concession granted on growth of traffic may be analyzed item wise.</p>	<p>During the base year 2004-05 the following major concessions were extended aiming at retention and increase of traffic.</p> <p>(i) Concessional rate for coastal cargo and coastal vessel as a part of Govt. policy.</p> <p>(ii) Preshipment facility for export cargo accumulated at nominated areas.</p>

		(iii) Concession for cruise vessels.  (iv) Additional free days for certain cargos.  The additional free periods granted were to restrict demurrage becoming a deterrent for traffic.																																			
4	A brief note on surplus manpower, if any, may be furnished and allocation of expenditure on such manpower be explained keeping in mind clause 2.6.1 of the revised tariff guidelines.	<p>The overall manpower position and traffic trend of the port is as follows :</p> <table><tr><th>B.E.</th><th>Manpower position</th><th>Traffic (M.T)</th></tr><tr><td>2004-05</td><td>19388</td><td>35.19</td></tr><tr><td>2005-06</td><td>19864</td><td>44.19</td></tr><tr><td>2006-07</td><td>19453</td><td>40.00</td></tr><tr><td>2007-08</td><td>18886</td><td>42.00</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>18450</td><td>48.00</td></tr></table> <p>The fact that the port is not adding employees and rather there is reduction in number of employees on account of retirement. The port is also carrying out stevedoring activity with its own employees. As such, no manpower can be declared excess pending decision on manning scales by Tribunal.</p>	B.E.	Manpower position	Traffic (M.T)	2004-05	19388	35.19	2005-06	19864	44.19	2006-07	19453	40.00	2007-08	18886	42.00	2008-09	18450	48.00																	
B.E.	Manpower position	Traffic (M.T)																																			
2004-05	19388	35.19																																			
2005-06	19864	44.19																																			
2006-07	19453	40.00																																			
2007-08	18886	42.00																																			
2008-09	18450	48.00																																			
5	As per clause 2.6.2 of the revised tariff guidelines it is necessary to conduct time and motion study of different operations and regularly adjust manning scales/datum accordingly after due process of law. The action taken in this respect may kindly be informed. Please indicate when the existing datum for different commodities were fixed.	5. The datum were fixed in 1994. The datums have not been revised. This need to be discussed with the unions and settlement need to be arrived at. The process of arriving at revised datums is in progress. However, even though datums are going to be increased, the overall expenditure on account of datum is not expected to go down due to increase in throughput. Hence, the actual expenditure projected may be allowed. The matter regarding rationalization of manning scales is pending before the National Tribunal.																																			
6	<p><b>Capacity Utilization</b></p> <p>The MBPT is requested to indicate the capacity utilization of the port as a whole and of facilities for major commodity groups like, POL, Liquid bulk, Dry bulk, containers, general cargo for the years 2003-04 to 2005-06 as well as the assessed capacity for the years 2006-07 to 2008-09 considering the capital investments proposed during the years and the productivity improvements expected to be achieved thereby. The capacity figures have to be supported by detailed computation. The designed capacity and the actual capacity utilization for different facilities may also be furnished year-wise.</p>	<p>6. The information pertaining to capacity utilization required at the time of submission of proposal has been duly furnished. We are now called upon to submit further information on the formats which have been prescribed after the date of submission of the proposal. However, the necessary details are furnished. A statement showing major commodity-wise capacity utilization for 2003-04 to 2008-09 is also enclosed (figures in MT)</p> <table><tr><th></th><th>POL</th><th>Gen. Cargo</th><th>Containers</th><th>Total</th></tr><tr><td>2004</td><td>21.00</td><td>6.15</td><td>4.10</td><td>31.25</td></tr><tr><td>2005</td><td>32.00</td><td>6.83</td><td>3.48</td><td>42.31</td></tr><tr><td>2006</td><td>32.00</td><td>8.25</td><td>3.50</td><td>43.75</td></tr><tr><td>2007</td><td>32.00</td><td>8.25</td><td>3.50</td><td>43.75</td></tr><tr><td>2008</td><td>32.00</td><td>8.25</td><td>3.50</td><td>43.75</td></tr><tr><td>2009</td><td>35.00</td><td>8.25</td><td>3.75</td><td>48.00</td></tr></table>		POL	Gen. Cargo	Containers	Total	2004	21.00	6.15	4.10	31.25	2005	32.00	6.83	3.48	42.31	2006	32.00	8.25	3.50	43.75	2007	32.00	8.25	3.50	43.75	2008	32.00	8.25	3.50	43.75	2009	35.00	8.25	3.75	48.00
	POL	Gen. Cargo	Containers	Total																																	
2004	21.00	6.15	4.10	31.25																																	
2005	32.00	6.83	3.48	42.31																																	
2006	32.00	8.25	3.50	43.75																																	
2007	32.00	8.25	3.50	43.75																																	
2008	32.00	8.25	3.50	43.75																																	
2009	35.00	8.25	3.75	48.00																																	
III. A. 1.(a).	<p><b>Financial/Cost statements:</b></p> <p><b>Traffic:</b></p> <p>MBPT has furnished traffic figures for containers in TEUs and for others a</p>	(a) The commodity-wise break-up of actual traffic and projected traffic are furnished.																																			

	<p>lump sum figure in million tonnes. The commodity-wise details including, containers have not been furnished. The total traffic handled in 2002-2003 to 2005-06 and projected traffic up to 2008-09 has not been furnished. The traffic shown herein does not match with what has been shown in the B.E. 2006-07 and the Admn. Report. Kindly furnish the commodity wise traffic (actuals / projections) and the basis for projections.</p>	<p>The tariff proposals have been submitted before formulating Revised Estimates 2005-06 and Budget Estimates, 2006-07. As such, the figures will not be tallying. The updated total cost statement for the port is furnished.</p>
(b).	<p>Kindly clarify whether the traffic projections are in line with the projections in the 5 year / annual plan and the current / expected growth as stipulated in clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines. If there is any deviation, the reasons therefor need to be explained. While preparing the revised statements, the traffic figures for 2005-06 need to be updated with reference to the actuals and projections for the future years revised in the light of Budget Estimates, 2006-07 and the target fixed by the Ministry.</p>	<p>(b). The port does not prepare Five Year Plan with respect to traffic. The annual plan is prepared only for the purpose of plan expenditure. The tariff approval was estimated to be received by 31<sup>st</sup> March 2006. The Budget Estimates 2006-07 do consider additional revenue on account of tariff revision. The traffic figures and capacity figures are furnished.</p>
2 (a).	<p>The number of vessels and the GRT of such vessels proposed to be handled with break-up of foreign-going and coastal need to be furnished.</p>	<p>(a). The required information is furnished.</p>
(b).	<p>The vessel traffic projections (number and total GRT) may also be furnished in the slabs of 'less than 30000 GRT', 'between 30000 GRT and 60000 GRT' and 'above 60000 GRT'.</p>	<p>(b). The required information is furnished.</p>
(c).	<p>Although the cargo traffic projected for 2005-06 is the same as that in 2004-05, the number of vessels entering the port has been projected higher at 6611 in the port services statement. Kindly clarify.</p>	<p>(c). The error has been rectified in the revised port service statement. The actual no. of vessels for 2005-06 was 6788.</p>
(d).	<p>The number of JNPT bound vessels and their GRT, with break-up of foreign-going and coastal, need to be furnished</p>	<p>(d). The required information is called for from JNPT.</p>
3.	<p>As per the draft BE 2006-07 presented by MBPT, the actual traffic handled in 2004-05 has been at 35.19 MT and the estimated traffic for 2005-06 and 2006-07 are at 39.20 MT and 40.00 MT, respectively. In other words during 2005-06 the traffic increased by 11.39% over that of 2004-05. The increase in traffic for 2006-07 over 2005-06 is projected at 2%. The operating income has however been projected higher in the cost statements by 4.62% both for 2006-07 and 2007-08 and higher at 5% for 2008-09 compared to the respective previous years. Kindly elucidate the traffic</p>	<p>The comprehensive tariff revision proposal was submitted in September 2005 whereas Revised Estimates 2005-06 were framed subsequently. As such, there is bound to be difference in the figures projected. In the comprehensive tariff proposal an annual increase in traffic at 5% was considered.</p>

	assumptions made in Form II (Port as a whole)	
B. 4.(a).	<b>Cost Statements</b> The operating income shown for port as a whole is Rs.472.21 crore and Rs.566.99 crore for 2003-04 and 2004-05 respectively. The note preambled to TR No.123 of 25 October 2005 shows the corresponding figures at Rs.511.46 crores and Rs.629.34 crores. Similarly the net deficit shown is Rs.164.11 crores and Rs.77.88 crores for the said two years. The net deficit shown in the note preambled to the above mentioned Board note is Rs.216.79 crores and Rs.14.60 crores. The differences in the figures need to be reconciled.	(a) The cost statement furnished to TAMP and the statement to the Board along with Budget Estimates and Revised Budget Estimates are different. The cost statements submitted for tariff revision purpose do consider expenditure on pension etc. and BDLB expenditure differently than what is appearing in TR as per consolidated actual results of MbPT and erstwhile BDLB. The actual pension payment or the expected minimum contribution to pension fund to the tune of Rs.200 cr. need to be considered for tariff revision.
(b).	Kindly clarify whether the cost statements furnished are based on the accounting results of MBPT alone or coupled with that of BDLB. If the income and expenditure of MBPT and BDLB are shown together in the cost statements needless to state that the same methodology has to be adopted for arriving at the gross block, net block, working capital and capital employed.	(b) The revised cost statement including the expenditure of BDLB and actual pension payment is furnished.
5.	The cost statement for the years 2002-03, 2003-04 and 2004-05 shows a net deficit of Rs.124.55 crores, Rs.164.11 crores and Rs.77.88 crores respectively before providing for ROCE. However, the Adm.Report for 2004-05 reveals that there was a net surplus of Rs.313.86 cr. and Rs.46.76 cr. during 2002-03 and 2004-05 and a net deficit of Rs 162.54 cr. during 2003-04. Kindly reconcile the differences.	Profitability position in the Annual report do include financial and misc. expenditure, i.e., the interest earned on investment and also on abnormal items like arrears of income from ONGC etc. As such, the figures projected for tariff revision are bound to vary.
6.	In regard to container traffic, the cost statement furnished is for only container handling equipment. Details of container handling equipment considered and the income/cost of these groups of equipment need to be furnished separately in the statement. Since composite box rate proposed is for stevedoring, ship-shore handling, lift on of export/lift off of import containers at the pre-stack area, transport of containers between shipside and pre-stack/RCD yard and for loading/unloading of containers on railway wagons, a separate cost statement for this group of sub-activities need to be furnished indicating income/cost of each element of service separately to substantiate the composite box rates proposed.	Composite Box Rate is arrived at considering a group of services viz., on-board stevedoring, container handling equipment, general cargo handled at Docks and transportation of containers. Transportation of containers is only the service, cost of which can fully be merged with Composite Box Rate. Other services are common in respect of container, general break bulk, liquid and dry bulk cargo handled at Docks. No revision is proposed for the service to containers included in the composite box rate.

	While doing so, the container related cost elements included elsewhere should be duly adjusted.																																					
7.	Gross Block does not tally with the Annual Accounts of the respective years. It is not clear why land cost has been excluded.	Gross Block shown in part B of Form III for the port as a whole does not include land cost and capital work in progress shown in Annual Accounts. The revised statement including land but excluding capital works-in-progress is furnished.																																				
8.	List of assets to be added to the Gross Block has not been furnished. (ii) Details of project/feasibility reports relied upon for taking such investment decisions along with the summary of the recommendations contained in those reports may be furnished for perusal. (iii) Kindly state whether these additions have the effect of addition to the traffic, reduction in unit cost and improvement in operational efficiency vide clause 2.6.3 of the revised tariff guidelines.	<p>The necessary information is furnished herewith.</p> <p>(Rupees in Crores)</p> <table><tr><td></td><td>2006-07</td><td>2007-08</td><td>2008-09</td></tr><tr><td>Wadala-Kurla Line</td><td>11.00</td><td>38.00</td><td>53.00</td></tr><tr><td>Deepening of Channel</td><td>-</td><td>-</td><td>100.00</td></tr><tr><td>Casson Gate</td><td>12.05</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>3 Nos. ELL Cranes</td><td>-</td><td>26.00</td><td>-</td></tr><tr><td>Second Oil Berth</td><td>-</td><td>-</td><td>116.00</td></tr><tr><td>Dock Tugs</td><td>-</td><td>-</td><td>20.00</td></tr><tr><td>Roads</td><td>7.00</td><td>6.00</td><td>22.00</td></tr><tr><td>Total</td><td>30.05</td><td>70.00</td><td>311.00</td></tr></table>		2006-07	2007-08	2008-09	Wadala-Kurla Line	11.00	38.00	53.00	Deepening of Channel	-	-	100.00	Casson Gate	12.05	-	-	3 Nos. ELL Cranes	-	26.00	-	Second Oil Berth	-	-	116.00	Dock Tugs	-	-	20.00	Roads	7.00	6.00	22.00	Total	30.05	70.00	311.00
	2006-07	2007-08	2008-09																																			
Wadala-Kurla Line	11.00	38.00	53.00																																			
Deepening of Channel	-	-	100.00																																			
Casson Gate	12.05	-	-																																			
3 Nos. ELL Cranes	-	26.00	-																																			
Second Oil Berth	-	-	116.00																																			
Dock Tugs	-	-	20.00																																			
Roads	7.00	6.00	22.00																																			
Total	30.05	70.00	311.00																																			
9.	Depreciation at the beginning of the year for the existing block and depreciation for the additions to the block during the year may be separately shown. Kindly confirm that the depreciation of assets has been computed as specified in clause 2.7.1 of the revised guidelines.	<p>Detailed computation of depreciation is furnished. Incidentally, after submission of comprehensive tariff proposal, the port has gone for following major investment commitments.</p> <p>(i). A sum of Rs.100 cr. to be contributed to deepening and widening of approach channel by way of participation with JNPT. The port has also committed to share 1/8<sup>th</sup> of the maintenance dredging cost after deepening and widening of the channel.</p> <p>(ii). In order to improve connectivity, the port has agreed for an expenditure of Rs.127 crore for laying additional railway line between Wadala and Kurla.</p> <p>(iii). The port is also going ahead with implementation of Harbour Wall Berth Project worth Rs.353 cr. The detailed phasing of this project is yet to be decided and Rs.366 crore of work connected to offshore container terminal.</p> <p>(iv). It is confirmed that the ROI has been computed as per Clause No.2.9.1 of the revised tariff guidelines. The necessary statement showing the details is enclosed.</p> <p>(v). There is an un-reconciled balance of Rs.4.16 cr. between financial books and cost books. As such, the cost statement is lower by Rs.4.16 crore as compared to financial books.</p>																																				
10. (a).	Figures for the years 2003-04, 2004-05, 2005-06 indicated in the statement do not tally with the Annual Accounts, 2003-04, 2004-05 and Budget Estimates, 2005-06. Please furnish a reconciliation statement with necessary explanation.	Reconciliation statement is furnished.																																				
(b).	Please furnish activity/subactivity statements the totals of sub-activity statements tally with the figures in the relative activity statement and totals of activity statements tally with the main statement.	Activity-wise and sub-activity-wise income and expenditure figures are furnished.																																				

11(a)	While furnishing the activity/sub-activity statements as mentioned above, kindly substantiate the income projected therein with supporting working sheets duly recognizing main tariff items relevant under the respective activity / sub-activity.	A statement showing service-wise income tariff items relevant under the respective activity is furnished.															
(b).	The detailed break-up of the expenditure (operating cost) shown therein may be furnished.	A statement showing service-wise expenditure relevant under the respective activity is furnished.															
(c).	The basis of apportionment of the Management and General Overheads and Finance and Miscellaneous Expenditure may be furnished.	<p>The basis of apportionment is as under:</p> <table border="1"> <tr> <td>Stores Overhead</td><td>:</td><td>Store consumed by each service.</td></tr> <tr> <td>Residual Management &amp; General Overheads</td><td>:</td><td>Direct cost of each service.</td></tr> <tr> <td>Labour Welfare &amp; Medical</td><td>:</td><td>No. of employees of each service.</td></tr> <tr> <td>Engineering &amp; Workshop Overhead</td><td>:</td><td>R&amp;M of each service.</td></tr> <tr> <td>Finance &amp; Miscellaneous</td><td>:</td><td>Salaries &amp; Wages of each service.</td></tr> </table>	Stores Overhead	:	Store consumed by each service.	Residual Management & General Overheads	:	Direct cost of each service.	Labour Welfare & Medical	:	No. of employees of each service.	Engineering & Workshop Overhead	:	R&M of each service.	Finance & Miscellaneous	:	Salaries & Wages of each service.
Stores Overhead	:	Store consumed by each service.															
Residual Management & General Overheads	:	Direct cost of each service.															
Labour Welfare & Medical	:	No. of employees of each service.															
Engineering & Workshop Overhead	:	R&M of each service.															
Finance & Miscellaneous	:	Salaries & Wages of each service.															
12.	Please furnish a separate cost statement excluding Railway and Estate activity. Such exclusion should be made in individual activity-wise statements also.	Information on railway and estates are furnished as part of Form III.															
13(a)	Kindly explain the reasons for projecting estate income at the same level for 2006-07 to 2008-09 when the estate rentals are generally subjected to annual escalation of 4% / 5%.. The detailed computation of the projected income for the different sub-activities/activities may also be furnished.	Income from estate rental is accounted for on cash basis and not on accrual basis. The estate income is absolutely uncertain because of continuing litigation in respect of cases of financial hardships and other grounds pending before sole adjudicator. Increase of estate rental is a matter of subjudice upto 2012 by Supreme Court. As such revision upto 2012 is remote and hence not considered in the proposal.															
(b).	Please indicate when the existing estate rentals were fixed and the proposals of MBPT to undertake the review of these rates.	Please see the reply at (a) above.															
14.	The Railway activity discloses huge deficit (even before allowing ROCE). The proposals of MBPT to make this activity financially self reliant may be explained. It may be clarified whether MBPT has taken up with the Railway Board for revision of rates under this activity	The railway facility is a common facility for cargo handling. There are restrictions in upward revision of tariff of railways as these revisions have to be in line with Indian Railway Act. Since the activity is essential to bring cargo to the port, cross subsidization for railway activity is inevitable. MbPT has proposed upward revision of tariff to Railway Board during the year 2000 and the same has been turned down. With the lower utilization of railway line on account of lower traffic, the deficit position is likely to continue for some more time until major projects like OCT and Harbour Wall Berth are commissioned. Hence, cross subsidization be allowed in cargo related activities against the railway working.															
15.	The income from VTMS has been shown at a constant figure of Rs.3.22 crores from 2002-03 to 2008-09. Kindly clarify.	A sum of Rs.3.22 cr. is receivable from JNPT as cost sharing for VTMS. This is based on the understanding between JNPT and MbPT and there is no concluded agreement. However, this has been accounted as income in MbPT's books which is taken as base for revision.															

16.	In form II – under dry docking service- the traffic and income projections are the same whether with change in rates or without change in rates. Kindly clarify.	The dry docking rates have been fixed during the year 2005 by TAMP and hence no upward revision has been proposed in the dry docking charges. There is no change in the existing rate and proposed rate. As a part of comprehensive revision, this has been brought into the scale of rates without any upward revision.
17(a)	Annual Accounts for 2003-04 & 2004-05 and Budget Estimates, 2005-06 indicate substantial income from (i) interest on advances to staff/delayed payments/ unallocated investments, (ii) Prior period income and (iii) Sundry receipts under F & M Income. Details of these items may be furnished. The net F & M Income after offsetting the prior period expenses shown under F & M expenditure (which are also substantial) needs to be considered in the financial/cost statements.	The Finance & Miscellaneous income 2004-05 includes a sum of Rs.227 cr. being a one time settlement with ONGC against past claims of MbPT. This is an abnormal income under F&M head during 2004-05. Since this abnormal income will not continue in the subsequent years, i.e., tariff validity period, the same cannot be considered as base for tariff fixation. However, the annual accrual of income has been considered in the projections.
(b).	The ex-gratia payment in lieu of bonus/ performance reward is to be shown under operating expenditure (Salaries and wages) as per the Billimoria Report. If so, please clarify the reasons for including ex-gratia payment in lieu of bonus/ performance reward under F&M Expenses.	The bonus / ex-gratia payments are provided for in the accounts as accrued liability. The actual payment is released in the subsequent years after declaration of the decision by the Government. The additional expenditure over and above the provisions made for the previous years is booked under F&M expenditure
18.	Please clarify whether the operating expenditure shown under cargo handling activity includes the wages and salaries of on-board workers and the operating income shown therein includes the receipt from stevedoring.	The statement furnished earlier has inadvertently missed out the salaries and wages of Ex.BDLB employees. The revised statement duly including the income and expenditure on BDLB is furnished.
19.	The break-up of other income shown in the cost statement for the services cargo handled at Docks may be furnished.	Break up of other income shown in the cost statement for the service cargo handled at docks is furnished.
20.	A consolidated cost statement has been furnished for Port and Dock Facilities for shipping. Sub activitywise statement for (i) Berth Hire, (ii) Port dues and (iii) Pilotage may be furnished.	Sub-activity-wise statement for berth hire, port dues and pilotage has already been furnished on 31.10.2005. Revised statements are enclosed.
21.	The cost position reported in the statement pertaining to the service crane vessels gives rise to a presumption that the crane vessels are underutilized. Kindly furnish the utilization details of these equipment for the last three years and the utilization plan of them for the next three years. The point at issue is to look into why other services should subsidize the idle and underutilized equipment.	The utilisation of major equipments for the last 3 years are furnished. As could be seen from the statement, there is substantial improvement in utilization of various equipments. Certain equipments or crafts like fire-fighting equipment, floating cranes, etc. will be essentially having lower utilization as these equipments are basic facilities for the port operation and not expected for maximum utilisation.
22.	The operating cost projected for 2007-08 in Form-III (Port as a whole) is more by about 16 % over that of the previous year when no significant increase in traffic for the relevant year is reported and most of the expenditure is fixed in	The major item of operating cost for the port is salaries and wages. The salaries and wages are due for revision with effect from 1.1.2007. Overall hike in emoluments during the last revision w.e.f. 1.1.1997 was 20%. Hence the increase in salaries and wages has been considered at Rs.70 cr. @ 20%. This is essential to bring in the

	nature. Kindly furnish the reasons therefor. The expenditure projections should be in line with the traffic adjusted for price fluctuation with reference to current movement of WPI vide clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines. The rate applicable to 2005-06 is 4.5%). Kindly carry out requisite amendments to the expenditure projections.	realistic picture. The traffic has been expected to increase to 42 MMTP and 48 MMTP for 2007-08 and 2008-09 respectively.
23.	In cost statement expenditure on general facilities has been shown. Kindly furnish the break-up of this expenditure.	The detailed statement showing the expenditure on general facilities is furnished.
24.	The foreign exchange rate considered for computation of dollar denominated tariff may be indicated. The additional income, if any, on account of fluctuation in foreign exchange rate may also be computed and shown separately.	The proposal does not contain the impact of foreign exchange variation. We are of the opinion that unlike in the past the dollar rates are fluctuating hence, it is not felt appropriate pre-supposing that rupee will be always devaluating. As such, the impact of foreign exchange variation cannot be assessed and may not be insisted for the purpose of tariff revision. The exchange rate considered for conversion from US dollar to Indian rupee in the proposal was Rs.43.52/ U.S.\$.. However, since the exchange rate on US dollar versus Indian rupee goes up and down, it is submitted that the additional income and additional cost on this account may not be reckoned.
25.	Kindly clarify whether the estimated expenditure on PF, Pension and gratuity represents annual contributions to the Pension/Gratuity Fund based on actuarial valuation or the actual / estimated disbursements during the years. If it represents the annual contribution, please furnish the details of pension fund position and a copy of the actuarial valuation.	Copy of the actuarial valuation on 31.3.2006 is furnished. As per actuarial valuation the total liability on account of pension and gratuity works out to Rs.3212cr. The total amount funded against pension and gratuity liability is Rs.1692 cr. as on 31.3.2006. The balance of Rs.1520 cr. approximately is expected to be contributed during the next 3/4 years. The actual disbursement against pension payment during the year 2004-05 and 2005-26 were Rs.171.79 cr. and Rs.179.99 cr. As such, we are amending the claim on account of pension payments. The actual payment may be allowed as expenditure as per clause 2.5.2 of revised tariff guidelines. Incidentally, the actual pension payment will be lesser than the contribution to the pension fund during the tariff validity period.
26.	The ROCE is stated to have been computed at 15%. However, the figures shown are actually much in excess of 15 % of the Capital Employed.	The ROCE has been calculated afresh in the revised statements.
27.	Kindly classify the schedule of fixed assets in terms of business assets, business related assets and social obligation assets in terms of Clauses 2.9.5., 2.9.7. and 2.9.8 of the revised tariff guidelines and compute the ROCE as applicable.	In the revised statements fixed assets have been segregated into business assets, business related assets and social obligation assets and the return on capital employed has been computed correctly at applicable rate. The detailed statement is enclosed.
28.	Kindly confirm that only those assets which have been fully commissioned and in use have been included in the net block and the assets which have been disposed off or decommissioned have been excluded from the Net Block.	The assets considered are fully commissioned and are in use. The assets which are decommissioned and are not in use and/or disposed off have been deleted.

29.	The Gross block/Net block has been substantially apportioned between Cargo handling & Storage activity and Port & Dock facilities activity while only about Rs.65 crore have been apportioned between the other two activities- Railway & Estates. List of assets (category-wise) identified with each activity/sub-activity may be furnished in support of the apportionment indicated.	The major component of assets and value thereof are related to cargo handling and storage activity and port and dock facilities for shipping.
30.	Kindly clarify how the Net Block for 2008-09 in respect of the sub-activity Uncleared Warehouse has been projected to increase instead of decrease as compared to that for the earlier year, when no addition is proposed.	This has been rectified.
31.	The gross block and net block figures for the year 2005-06 differs in form III (part as a whole) under columns "without change" and "with change". Kindly furnish the reasons therefor.	There is an inadvertent error in the computation of figures which has been corrected in revised statements.
32.	It is observed that while computing Working Capital, Sundry Debtors, Stores Inventory, and Cash & Bank Balances have not been considered according to the limits specified in clause 2.9.9 of the revised guidelines for tariff fixation. Kindly recalculate the figures adhering to the limits specified in the guidelines.	The cost statements have been revised by correcting the working capital as per clause 2.9.9 of guidelines in the revised statement and included in the ROCE.
33.	It has been stated that the rate revision proposal is estimated to generate average additional revenue of Rs.90 Crores per annum for the next three years. Kindly furnish a break of this estimated additional revenue under different activities/sub-activities.	The rate revision proposal is estimated to generate average additional revenue of Rs.73.35 Cr. in cargo handling and Rs.22.65 Cr. in Port and Dock activities.
34.	Kindly furnish the year-wise traffic handled through the off-shore and on-shore oil and gas pipelines of ONGC on which MBPT has collected way leave fees and compensation at 50% of the applicable wharfage for grant of permission to lay those pipelines. Kindly furnish the year-wise income derived on this account. Also please state where this income has been accounted in the cost statements submitted.	<p>The income from ONGC traffic has been classified under F&amp;M income in the year 2004-05. The income pertaining to the year 2004-05 towards way leave fees and compensation at 50% of applicable wharfage rate has been Rs.5.45 cr. and Rs.17.05 cr. respectively. The cost statement has been revised taking into consideration income from ONGC. Year-wise traffic of ONGC and income derived is furnished.</p> <p>Income from way leave fees has been accounted for in the cost statement for the service "Estate Rental" and income from compensation is taken as operating income e.g. cargo related charges.</p>
	<b>IV. Scale of Rates</b>	
1.	<b>A. Definition</b>  General terms & conditions-clause (iii): Kindly incorporate the standard provision relating to recovery of dollar denominated tariff as prescribed under Clause 2.19.1, 2.19.2 and 2.19.3.	Standard Provision relating to recovery of dollar denominated tariff as per guideline No.2.19.1 and 2.19.2 has already been incorporated under general terms and conditions. However, remaining portion of 2.19.2 and 2.19.3- clause 2(iii) can also be incorporated.

2.	Clause (iv): Since the rate of interest on delayed payments /refunds has to be 2% above the PLR of the SBI (refer clause 2.18.2 of the revised tariff guidelines) please revise the rate of penal interest clause accordingly.	Based on 'Prime Lending Rate' prevailing on 1 <sup>st</sup> April every year the penal interest rate on delayed payments/refunds will be fixed. The conditions can be amended accordingly.
3.	Clause 2.18.3 of the revised tariff guidelines may be incorporated fully at clause iv (d)	Clause suggested can be incorporated in the Scale of Rates.
4. (a)	A general condition may be incorporated as follows:  "User will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the port."	Clause suggested can be incorporated in the Scale of Rates.
(b).	The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The ports may, if they so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.	Clause suggested can be incorporated in the Scale of Rates.
(c).	The ports may also, if they so desire, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.	3 & 4 Clause suggested can be incorporated in the Scale of Rates.
(d).	The ports should notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP."	Clause suggested can be incorporated in the Scale of Rates.
5.	The relevant conditionalities governing concession to coastal vessel / cargo / container as prescribed in Order No.TAMP/4/2004-Genl. Dated 7 January 2005 and subsequent amendment dated 15 January 2005 may be included.	This has already been included.
<b>B.</b>	<b>Schedule of Port Dues:</b>	
1.	The activity Port Service as per the statement furnished all along shows a surplus. The propriety in revising the rates upwards may be justified.	The income from port dues includes the fee paid by JNPT for use of channel. Further, the port is contributing a sum of Rs.100 crore as 1/8 <sup>th</sup> share of the total dredging cost i.e. Both capital and maintenance dredging cost in the new project of deepening and widening of channel to be executed in association with JNPT. Hence also the trade is expected to get better window. Irrespective of the above, the amount of cross subsidisation is essential and will be eliminated over a period of 5 years.

2.	The existing tariff provides for levy of port dues once a month and the MBPT has proposed levy of port dues per vessel's visit. However, no adjustment in the unit rate is made, it is however necessary to know the number of vessels visiting the port more than once a month which may be affected by the proposed change. Kindly therefore prepare an impact analysis statement taking into consideration the number of vessels (with their GRT) visited MBPT more than once a month in the last two years.	There will be an increase of income to the extent of Rs.3 crore (approx.) by way of levy of port dues from vessels on per entry basis.
C.	<b>Schedule of Pilotage/Towage:</b>	
1.	Please incorporate in the SOR the explanations about jurisdiction as contained in MBPT's draft dt 22 Sept. 2005 and as amplified by explanations furnished in the draft dt 31 Oct.2005.	This has already been clarified in earlier correspondence. Further it is submitted that in the event of reduction in port dues or no hike in Port Dues the need to be corresponding increase in pilotage or berth-hire.
2.	Under 'Explanation' docks have been interalia classified as naval docks and Mazgaon docks. Presently reference exists as regards to these docks under Section 2.1.1(A) 3 for recovery of charges for pilotage, Tug Assistance Towage and other services. As the port limit should be defined as that prescribed in the Govt. notification issued in terms of the relevant provisions of Indian Ports Act 1908 kindly reexamine the accuracy of inclusion of these docks under "Explanation" to this Section in the MBPT Schedule of Rates.	Both Mazgaon Dock and Naval Dock fall within the port limit and number of vessels ply to/ from these docks and avail of the services of MbPT infrastructure (channel, pilots, tugs, launches etc.). Hence, there is a need to incorporate this explanation.
3.	In terms of clause 6.4 of the tariff guidelines, shifting at the request of users does not form part of the composite pilotage fee. Shifting element may be separated and unit rate of the composite fee may be reduced correspondingly. Relevant conditionalities may be amended suitably.	No vessel would like to shift. Shifting is required for accommodating within the limited infrastructure. As such, we have proposed two shiftings for whatsoever reason be free and beyond two shiftings be charged.
4.	Adhering to clause 6.10 of the revised tariff guidelines the per GRT charges have been proposed under three slabs. However the proposal herein contemplates several changes in the conditionalities. Kindly furnish the basis on which the proposed slab rates have been arrived at especially with the changes in the conditionalities. The basis of arriving at the proposed slab wise tariff may be explained.	The proposed slab-wise rate is as per clause 6.10 the revised tariff guideline.
5.	Considering the number of vessels handled and their average GRT kindly furnish an impact analysis statement showing the charges towards Pilotage,	It is not possible to prepare accurate impact as the basis of rates were different. However, the exercise has been carried out, the results of which are furnished.

	Tug assistance, Towage and other services presently levied as per the existing SOR for different movements and the charges to be recovered from these vessels as per the rates proposed and conditionalities specified in the draft SOR.	
6.	Kindly clarify why same rates for movements of vessels directly from sea or from stream to docks or JD/Pir Pau are proposed when the relative distances/time required for the movements are not the same.	<p>Rates proposed either from stream/ sea to docks/ JD &amp; Pir Pau are the same. The distance is not the only criteria for deciding the rates. GRT, operational conditions, lock gate restrictions, draft etc. are varying at various places. Hence, single rate is justifiable. A complex tariff structure gives room for interpretations and excess charges. The proposal brings in simplified structure.</p> <p>The main requirement of infrastructure is that of tugs and mooring lauches which is required at the final stage of vessels docking and only when the vessel approaches in close proximity to the docks. This remains the same irrespective of whether the vessel is docking directly from sea or from stream. Hence the charges are the same and the basis is justified.</p>
7.	Charges for movement without main engines in operation are proposed to be levied at twice the rates applicable vide note 2. In the case of a vessel in distress or not able to move on her own propulsion or cold move additional tug hire charges are proposed under note 3 ibid. If this levy is in addition to the charges at twice the rates, kindly furnish adequate justifications therefor.	Charges for the normal pilotage movements are fixed assuming satisfactory performance of all ships designed equipments viz. Engine, steering gear etc. On several occasions although engines may not have totally failed and the vessel may not be treated as cold move, the engines or the steering gear may not be performing satisfactorily. In such cases, additional tugs need to be provided as compared to the number that would be provided to the same vessel if all equipments were performing satisfactorily. It is in such case that additional tug charges would apply. If the engines are totally dead then normal cold move charges would have to be applied. However, there will not be four times normal charges under any circumstances.
8.	The clarification has been furnished about movements of vessels traversing from sea to other ports situated within port limits through MBPT waters in note (6) ibid. This clause may be elaborated to include a provision that the charges will be paid by such vessels only if the services of pilot / towage of MBPT are availed of by such vessels.	Charges to this category of vessels would be leviable as applicable to any other vessels moving in the port and using port infrastructure. This clarification has been furnished as there are more than one entry/ exit point to Mumbai Port limit.
9.	General Notes to schedules 1 & 2: Note (1) (a) (iv) provides that 'Irrespective of the reasons mentioned above, not more than two shifting shall be considered for port convenience'. Note(1) at below schedule 1 provides that the rates are for inward, outward movements and free shifting as enumerated under note (1) to General Note to Schedule (1) and (2). There appears to be some inconsistency between these provisions. Any shifting made for port convenience should be free of charge.	As a trade of two shiftings for whatsoever reasons are proposed to be free. Hence the proposal is justified.

10.	Kindly consider whether in note (2) the words "or for accommodating another deep drafted vessel" need to be deleted in view of note 1(c). The reasons for proposing additional charge of 25% over the normal shifting charges may be explained	The proposal is in order.
11.	The proposal at note (3) <i>ibid</i> to levy charges on a minimum of 1000 GRTs is not in order and hence it may be deleted.	In order to recover the fixed cost involved, condition of minimum 1000 GRT has been stipulated. The proposal is in order.
12.	Charges for attendance by a tug for a vessel on fire or on a vessel at Jawahar Dweep should be payable only when the vessel requisitions services of an additional tug. While tug may be deployed even without such a requisition if the Dy. Conservator or the officer appointed by him deems the services of an additional tug necessary no charges should be levied in such a case of discretionary deployment of additional tug.	Agreed.
13.	Kindly explain the reasons for substantial increase (108% for coastal vessels and 263% for foreign going vessels instead of 25%) in the fees for attendance by pilot/Master Pilot beyond the limits of the port or for cancellation of movements.	It is proposed as deterrent for such events.
14.	Kindly justify substantial increase (229% for foreign going vessels) for carrying out bollard pull test.	We confirm that the increase is only 8%.
15.	Clause 5. Charges for Fire float vessels, Anchor Hoy, etc:  (i). The words "or if the Deputy conservator or the officer appointed by him deems the services of an additional fire float to be necessary" appearing in the note may be deleted for the reasons stated above under item No. 4.C.12.	The proposal is in order.
	(ii). The charges for any other craft have been proposed to be prescribed from time to time by the Chairman, MBPT. Kindly note that this is inconsistent with the tariff setting procedure envisaged under the MPT Act.	The proposal is in order.
16.	Clause 7 – Charges MBPT fire Service Stand-by charges: The words "or if the Deputy Conservator or the officer appointed by him deems the services to be necessary" appearing in note 5 may be deleted for the reasons stated above under item No.4.C.12.	The proposal is in order.
17.	Clause 9 – Salvage Fees: The words "10 per cent of charges will be paid to salvors" appearing at (a) & (b) may be	Agreed.

	deleted as these provisions do not relate to charges to be recovered for services rendered to users. (This is a payment MBPT may make to its employees. For this internal arrangement the SOR should not be the authority).	
18.	Kindly furnish the details showing how the garbage reception facilities have been worked out.	Statement showing the working of fixation of garbage reception facility is furnished.
D.	<b>Schedule of Anchorage charges:</b>	<b>D. Schedule of Anchorage Charges</b>
1.	The reasons for withdrawing the free period may be explained.	The anchorages are treated as berths in stream. As such no free period is proposed. Hence the proposal is in order.
2.	The words "but the period of occupation except for such exclusion will be treated a continuous period for computing the anchorage fees" appearing in the note (1) (3) become redundant as the proposal is to levy anchorage fees from day one and without any free period.	The suggestion is acceptable.
3	By Order No. TAMP/51/2004-MBPT dated 20-1-2005 clarification was issued on this Authority's Order dt 17-3-2003 in so far as levy of anchorage and lighterage dues on hourly basis at the MBPT. As per para 7(vi) of the order dt. 20-1-2005 the MBPT was to file a report with in three months .It was also stated therein that MANSA and its members can take up their claim with MBPT in terms of the Authority's order dt 17-1-2003. The developments in this respect may please be informed.	Claims are disposed off.
E.	<b>Docks Scale of Rates:</b>	
	Rounding off is permitted only at the gross total of the bill and not against individual items.	The gross total of the bills shall be rounded off and not the individual charges under the services head.
1.	<b>Wharfage Schedule</b> (i). In few items rates have been increased and prescribed as common rates applicable to foreign traffic. In some, rates for imports have been increased and prescribed as common rates for foreign traffic. Kindly confirm that this has been done considering the predominance either of imports or exports. The statistical details in this respect for the last three years may be furnished.	Common wharfage rate has been proposed for import and export cargo. In other words, differential rates for import and export have been dispensed with. This exercise has been done for standardisation and simplification of the rates. Considering the predominance either of imports or exports based on the traffic figures for the year 2004-05. Statement showing the details is furnished.
	(ii). In respect of items 4(v) & (vi) rate proposed is substantially higher than the present rate for exports and lower than the present rate for imports. The basis of proposing these rates may please be explained.	The rates for oil cake/fodder and sugar have been fixed at Rs.16.10 as the cargo has been mostly of export predominance. The operations are very loss making hence the hike of more than 26% was proposed.

	(iii). The basis of proposing the rates for iron and steel materials and the compelling reasons for maintaining differential rates for imports and exports need to be clarified.	An exemption is taken for steel cargo on commercial consideration being market sensitive.
	(iv). The MBPT was requested (vide para 9(v) of the order NO. TAMP/27/2004-MBPT dated 1-10-2004) to prescribe, based on the experience gained, unit based wharfage rate for different categories of motor vehicles at the time of general review of the tariff. The ad-valorem rates for this item have still been retained without assigning any reasons for not complying with the suggestion made. Note specifying additional facilities (free use of MBPT private road, rail ramp, preshipment storage facility free of demurrage for 30 days, supply of water and permission for recycling plants inside docks) to be provided for motor vehicles traffic as approved under order NO. TAMP/27/2004-MBPT dated 1-10-2004 needs to be retained in the tariff.	Since the weight of vehicle varies depending upon type of vehicle, brand, various inbuilt amenities and machineries and special luxurious accessories provided and the services do vary, the recovery of wharfage charges per unit basis is not feasible.
	(v). Section-I B: The new provision proposing commodity-wise lighterage charges for the cargo handled at stream originating/destined to ports other than Mumbai Port has been made presumably after proposing deletion of the existing subsection (c) to the schedule of anchorage fees. However, kindly justify the basis on which the rates of Rs 20, Rs 25 and Rs.30 per MT have been arrived at with the requisite working sheets and details of the services rendered by the port for such operations which are not covered by any other charge payable under the SOR. The commodity wise quantity of lighterage cargo handled and the income under this activity generated in the last three years and the income projected for the next three years may be furnished. It is not clear from whom the port proposes to recover the charge. If the intention is to recover this charge from the vessel agents kindly clarify why these rates are shown under this section.	As per the proposal the vessels have to pay for the anchorage charges for the time it occupies anchorage. The cargo discharged from the vessels have to pay charges on per tonne of cargo on par with wharfage but at a concessional rate. In case of cargo which are discharged at the anchorage and the cargo brought to MbPT the normal wharfage would be levied. The rates prescribed i.e. Rs.20, Rs.25 and Rs.30 per M.T. will be applicable to the cargo discharged at stream and not brought to MbPT. The rate of Rs.20, Rs.25 and Rs.30 have been arrived at looking at predominance for the cargo likely to be discharged at anchorages with a concession built in as compared to cargo discharged at the berths. These are cargo related charges.
	(vi). Presently no wharfage on cargo discharged from one hatch of a vessel and reshipped in another is levied. It has been proposed at note (4) to levy full wharfage in such cases. Also the proviso in the existing clause has been deleted. Please furnish reasons for these changes.	When the vessels discharge cargo from one hatch to another hatch the berth productivity is lost. Such vessels are likely to occupy the berth for more time. The proposal is to compensate the productivity loss and by considering the fact that the operation takes place at the berth for discharge and reloading. This will also act as deterrent for unproductive operation at the berths.

	(vii). The existing rate of Rs 575 per package has been increased by 25% and new rates at Rs.719 for foreign cargo and Rs 431 for coastal cargo per package have been prescribed at note (5). Please furnish detailed working with cost elements considered to arrive at the proposed charges.	The rates have been prescribed as per TAMP's guidelines applicable to hazardous cargoes.
	(viii). The basis on which the rates of Rs.130 and 55 per tonne mentioned at note (6) (b) for transshipment cargo for which ad-valorem wharfage rates are prescribed needs to be clarified with calculations supported with cost elements.	The rates have been prescribed as per TAMP's guidelines applicable to hazardous cargoes.
	(ix). The reasons for omitting existing notes 11 & 12 in the revised draft SOR may please be clarified.	Existing note No. 11 has been omitted, as the same relates to clearance of goods under Section 49 of Customs Act, 1962 for bonding to customs notified warehouses and since the Port does not have any bonded warehouse, the provision has become defunct. Existing Note No. 12 related to provision at minimum facilities for export of motor vehicles can be retained.
	(x). Please confirm whether wharfage charges are proposed based on the cost of handling and special care required to be taken while handling and storage of cargo as prescribed in clause 4.2.2 of the revised tariff guidelines.	It is confirmed that wharfage charges proposed are based on cost of handling and special care required to be taken while handling and storage of cargo in terms of clause 4.2.2 of revised tariff guidelines. It has already been stated that the advalorem rates cannot be phased out in this revision. This will be attempted in the next revision.
	(xi). Presently no charges are leviable for Bunkers. It has been proposed to levy 50 % of the normal wharfage applicable for Bunkers. Please justify the proposal with cost elements.	(xi). Bunkers are provided by utilizing the port infrastructure, roads, wharfs etc. It is also essential to regulate the supply of bunkers. Hence the proposal.
2.	<b>Demurrage:</b>	
	(i). The activity Uncleared Warehouse as per the statement furnished all along shows a surplus. The propriety in revising the rates upwards may be justified.	Demurrage is a charge which is deterrent for accumulation of cargo within the port which affects productivity and movement of cargo. As such the activity is expected to have surplus. We aim at non-occurrence of this charge. If the trade is efficient the activity may even become unremunerative. Since the charge is only a deterrent, assessment of surplus and deficit cannot be a criteria.
	(ii). Different rates have been proposed for various commodities instead of a single rate presently in vogue. The basis on which these rates have been arrived at may please be explained. Also furnish an impact analysis statement showing the demurrage received in the last three years and the demurrage that is expected to collect in the ensuing three years.	Commodity-wise rate is proposed as per the predominance of cargo as in the case of wharfage.
	(iii). Note 4 provides for maximum 30 free days in certain specified area to promote export aggregation. Kindly confirm that this will be applicable for all commodities and for all shippers irrespective of the quantity of exports.	The provisions are applicable for aggregation of export cargo in certain specified area for specified cargoes and hence not applicable for all commodities. Shippers, their associations, vessel agents, clearing agents etc. are informed by issuance of a circular. Publicity as required will be done from time to time.

	Also kindly clarify how it will be made known to all the shippers from time to time about the area identified in this respect.	
	(iv). A clause may be incorporated in the SOR stating that demurrage charge on both import and export cargo/container shall not accrue for the period when the port is not in a position to deliver/ship cargo/container when requested by the users.	Port does consider remission of demurrage depending on merits of the case. Hence a general clause is not agreed in SOR.
3.	<p><b>Licence (storage) fees and Warehousing charges:</b></p> <p>(i). The rates proposed at Sub Section (A) (i) is the one sanctioned by this Authority under Order No.TAMP/28/2005-MBPT dt. 30 August 2005. When MBPT mooted the proposal no cost justification for the rates proposed was furnished. MBPT however had estimated that the arrangement with the Arya Off shore Services Pvt. Ltd. at 80% occupancy level would generate an income of Rs.2.33 Crores per annum. At the joint meeting held MBPT gave an undertaking that full cost details would be furnished at the time of general revision and hence this Authority approved the rates as an interim measure vide Para 8(iv) ibid. The income generated from this service till now and the cost details thereon may please be provided. At para 8(vi) (a) ibid MBPT was advised to bear in mind the suggestion for differential rates for different location considering the cost of transportation and other incidental costs. It was also suggested to MBPT that sliding scale of rates for different periods of time with in the maximum tenure of time be considered at the time of general review of its scale of rates vide para 8 (vi) (b) ibid. MBPT is requested to furnish the cost based rates after considering all the suggestions.</p>	<p>The services to offshore supply vessel and on shore cargo is a part of cargo handling and storage activity. The port does not maintain a separate cost statement for this segment. The storage charges have been approved by TAMP and the same has been incorporated in the comprehensive revision without any increase in the rates. In fact, the rates approved by TAMP is in between the rate which otherwise could have been applicable i.e. Transit charges + free period + demurrage on one side and long time storage charges on the other side. As such, the proposal is justifiable even though a separate cost statement cannot be produced.</p>
	(ii). The basis on which rates have been proposed in sub-sections (i), (ii) & (iii) may kindly be explained. The increase proposed in rate is not the stated 25%. Please justify.	The demurrage rate has been streamlined and standardized by increasing the number of days for free storage. The hike in the rates for the extended free period in the proposal works out to 60% as against the normal hike of 25%. It is submitted that the impact of demurrage does not increase more than 25% in the proposal
	(iii). (a). Sub-sections (A) (IV) & (V) appear to be new provisions. The rate to be charged for the period beyond 11 months has not been stated. This issue is also applicable in the case of sub-section (V) after the expiry of the period allowed therein.	Due to the expansion of activities and increase in cruise traffic it is essential that specific rates need to be brought in scale of rates for leave and licence. As such, the new rates are proposed.

	(b). The basis on which the rates of Rs 360 and Rs.20 per sq. mtr. have been proposed at Subsections (A.) (IV) and A (V) ibid may kindly be explained.	The rate of Rs.360 has been fixed on the basis of the draft land policy of MbPT which prescribes rate of return of 6% on land values for a particular year published by State Government in the stamp duty ready reckoner. The rate of Rs.20/- has been fixed on the basis of existing rate for open areas.
	(iv). At Sub-section (A) (V) it has been mentioned that Traffic Manager would permit warehousing. It is appropriate to specify MBPT officers or authorised by it in general instead of individual officials. Internal delegation of powers to individual officials can be done at MBPT level.	Suggestion accepted.
	(v). In Sub-section (B) ibid the unit of levy is per sq. metre per week or part thereof. Kindly consider whether the unit of levy can be changed to per sq. metre per day or part thereof.	Proposal is in order as allotment cannot be done on daily basis.
	4. Composite Berth hire charges:  (i). Please propose separate rates for group of berths having comparable services / facilities with rebates for major components of services/facilities not provided as per clause 6.5.1 of the revised tariff guidelines	As regards proposing separate rates for group of berths having comparable (services) facilities, it is stated that except at a few berths, services rendered at all berths/piers are common. The exceptions are only in respect of the capacity of cranes and covered sheds. While proposing berth hire charges under TR No. 143 of 2002, it was apprehended by the board that if different rates for different berths are prescribed, vessel agents may opt for allotment of berths of lower rates and berths having higher rate may remain underutilized. Further, prescribing berth hire charges berth-wise may add to documentation and other work for the purpose of billing resulting in complicated billing system in case of shifting from one berth to another berth. In view of this, berth hire charges should be uniform irrespective of availability of covered shed, etc. and would not be differentiated based on facilities and services provided. At MbPT, all berths are functioning as multi-purpose berths. Allocation of berths is based on the factors like draft, availability of sufficient quay length, width etc. which determines where a vessel is to be berthed and not the facilities available at a particular berth. Further, regarding provision of rebates for major components of service/facilities not provided, it is stated that the service of Berth Hire shows deficit. Even the operating expenditure is not recovered. Having differentiate berth hire charges for crane/non-crane berths or reducing the rates for non-crane berths can not be resorted to due to deficit. Granting rebate or prescribing a lesser rate in respect of crane and non-crane berths can be considered only if the present rate of recovery is sufficient to cover the cost of service fully.
	(ii). As per clause 6.5.2 of the revised tariff guidelines composite berth hire charge will continue to include charges for the use of wharf cranes (other than special purpose cranes/handling systems) during the	Please refer to 4 (i) above.

	course of import/export operations with a provision for grant of rebate if on any occasion no wharf crane could be made available. It is observed from the Administration Report, 2004-05, that there are wharf cranes at some berths. Kindly, therefore, propose separate rates as required under the revised guidelines.	
	(iii). The provision) about conversion of dollar denominated charges in rupees at the time of collection needs to be brought in line with the standard clause (2.19.1 of the revised guidelines) and incorporated in general terms and conditions.	Standard Provision relating to recovery of dollar denominated tariff as per guideline No.2.19.1 and 2.19.2 has already been incorporated under general terms and conditions. However, remaining portion of 2.19.2 and 2.19.3- clause 2(iii) can also be incorporated.
	(iv). A clause may be incorporated stating that no berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at its berths due to break-down of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port.	In such cases the Board exercises its powers for remission depending on the merits of the case.
	<b>5. Stevedoring charges:</b>	
	(i). Kindly furnish a separate cost statement for the stevedoring activity.	Cost statement for the stevedoring activity has already been furnished. However, revised cost statement is furnished.
	(ii). Kindly state when the datum was last revised. Please refer in this connection clause 2.6.2 of the revised tariff guidelines.	The existing datum for different commodities are fixed in terms of Memorandum of settlement dated 25.1.1994 and came into effect from 15.3.1994.
	(iii). Please justify the general increase of 25% proposed.	Stevedoring charges were fixed in 2002 based on the then prevailing market rates. The rates are due to revision. Keeping in view tariff validity period of 3 years and the deficit of the service, the rates have been revised by 25%.
	(iv). The basis on which the rate for item 1 has been arrived at with reference to the rates for these items in the existing schedule need to be explained.	Statement showing the basis on which the rates for steel cargo is.
	(v). The basis on which the rate for new item 16 - Zinc ingots has been determined needs to be explained.	Details are furnished.
	(vi). In Section IV (Note (iii) below sub-section (A) & B) it has been mentioned that the box rate proposed includes charges for on-board stevedoring also. Hence kindly reconsider whether items 11 and 12 (on board stevedoring using ship's crane and on board stevedoring using port gantry crane) of this schedule need to be retained. Note (ii) also needs to be suitably amended or deleted as similar note has been included under Section IV.	When the proposal for fixing of box rate was finalized, the box rate for Mumbai Port which worked out to be higher than JNPT was consciously reduced to be on par with or below JNPT rates. As part of this reduction, the onboard stevedoring rate per box which was Rs.761.95 for using ship's crane, Rs.472.50 for using Port's gantry crane was reduced to Rs.609.53 and Rs.378.00 respectively. However, other operations are also carried out using onboard labour such as shifting of containers between the different bays of the vessel, etc. It is therefore necessary to retain the rates proposed at Item NO. 12 and 13. related to on board stevedoring using ships crane and Port's gantry crane respectively.
	(vii). Presently two rates; one for MBPT rate for supply of gear by the Port and another ceiling rate for supply	MBPT engages private contractors for supply of gear by inviting open tenders. In the tender, ceiling rates for supply of gear are mentioned and the tenderers are

	of gear by the Port are provided. In the draft SOR only the ceiling rate for supply of gear by the Port has been provided. Kindly elucidate.	invited to give their rates. Since the quoted rates may vary only the ceiling rates need to be mentioned in the Scale of Rates.
	(viii). The ceiling rate for supply of gear in respect of oil cake in bulk has been by 120%.	The proposal is in order considering the quantum of service required.
	(ix). Presently in the SOR 'food grain' is not shown as a separate commodity; but note (iv) below the section stipulates that charges for supply of labour for the work of loading and filling of food grains and pulses will be Rs.112.35/- per tonne. In the proposed SOR this commodity is not shown and the note (iv) is deleted. This item is however shown in the comparative statement under proposed SOR and the rates therefor are Rs.140.45/Rs. 84.30. Kindly clarify the intention including the basis of providing the herein mentioned rates.	This item is erroneously shown in the comparative statement. The Port does not provide labour for the purpose of bagging of food grains, pulses etc. on wharf. The provision in existing SOR at Note (iv) has been deleted for levy of charges for supply of labour for loading / filling of food grains. As food grains are normally handled through bags, a separate rate for bagged cargo has already been prescribed in DSR.
	(x). On containers it has been proposed vide Note (ii) to grant a rebate of Rs.30 for lashing / unlashng work done by the vessel agent. Kindly propose a rate for containers without the element of lashing/ unlashng. If the service of lashing/unlashng is provided by MBPT Rs.30 can be recovered extra by the Port.	The suggestion is acceptable.
	(xi). Please provide concessional rates for coastal cargoes as per clause 4.3 of the tariff guidelines.	Concession rates for coastal cargoes has been provided.
	(xii). The possibilities of merger of the stevedoring charges with the respective wharfage rates as a matter of rationalization and simplification may be explored.	Stevedoring activity is carried out by Erstwhile BDLB employees. Till the full absorption of Erstwhile BDLB takes place it will not be correct to amalgamate the stevedoring with wharfage. Stevedoring is not done on all items of wharfage. Hence the proposal is in order.
	(xiii). The Authority in Case No.TAMP/89/2002-MBPT passed an Order on 10 September 2003 for fixation of rates for providing stevedoring services taken over by the MBPT. The MBPT then informed that the rate of Rs.630/- per shift per worker plus piece rate at actuals was being recovered for the stevedoring from 26 June 2001 in accordance with the Authority's Order dated 12 June 2001 and the balance if any of the piece rate collected from vessel agents / stevedores during the period June 2001 to 31 October 2002 will be refunded to the concerned parties after the dispute with the Labour Union on the piece rate is resolved. Please intimate whether the dispute with the Labour Union is resolved and the	Dispute with the labour union has not been resolved as yet and the same still continues.

	balances refunded to the parties and the present position reflected in the relevant cost statements. If so, the amount so included may be indicated year-wise.	
	<p><b>6. Charges on cargo containers, containerized cargo, and container equipment:</b></p> <p>(i). By TAMP order dated 13 September 2005 composite box rates were approved for containers handled at MBPT. These were based on aggregation of the existing separate rates for the individual activities now covered by the composite box rate and are valid upto 31-3-2006 as cost projections for the subsequent years were not furnished. Kindly justify continuance of these rates with reference to cost of providing services and anticipated traffic growth.</p>	<p>The container operations are classified along with cargo handling at docks and storage activity. No separate cost records are maintained for container as MbPT is not primarily a container port and the facilities are limited. There is a downward trend in the cargo throughput of container which is likely to continue upto 2008-09 i.e. till the offshore container terminal is commissioned. As could be seen during the year 2005-06 the container throughput was lesser by 25% as compared to the previous year. This trend is expected to continue. As such, we are unable to make any assessment in this regard.</p>
	(ii). Kindly confirm that the present designed capacity of Mumbai port for handling containers is 2.92 lakh TEUs, as stated earlier.	<p>Designed capacity of the container berths of Mumbai Port as fixed by the Ministry is 3.5 million tonnes equivalent 2.92 lakh TEUs as on 31.3.2006.</p>
	(iii). While mooted the proposal for fixation of composite box rate for handling containers, the MBPT stated that suitable provisions will be incorporated regarding free days to containers. No free period appears to have been provided in the draft SOR. Kindly elucidate.	<p>No free days are envisaged across the Board for containers. In exercise of the powers Board has to give relaxation in free days. Such free days are granted depending on the situation. As such we are not prescribing any ceiling limit for free days. Free days presently extended are furnished.</p>
	(iv). The basis of prescribing the reefer plug point charges at US\$ 6.5 (Rs.282.90 for Coastal) at Sub-Section E (1) may be furnished. Present conditionality that 'reefer points will be allotted on per vessel/per point basis' has been reworded as 'reefer points will be allotted on per container/per point basis'. Kindly confirm that this rewording is to reflect the actual situation.	<p>Existing provision for reefer plug point is US \$ 38 per day or part thereof. The rate of US \$ 6.5 is worked on pro-rata basis of 4 hourly unit as per revised guidelines. The reefer points are allotted for a container and not for vessel and therefore, the ambiguity has been removed.</p>
	(v). In the proposal for fixation of composite box rate for handling containers, the MBPT stated that it would consider prescribing a box rate inclusive of stuffing/destuffing rates after taking over the transportation of containers from pre-stack area to Wadala CFS. The present proposal is silent on this issue. Kindly furnish the developments, if any, in MBPT's taking over the full cycle of transportation operation from pre-stack area to CFS.	<p>The activity of taking over of transportation of containers from CY-CFS and vice versa has been kept in abeyance due to strike by workers of private transport operators. Therefore, the proposal of box rate inclusive of stuffing/destuffing rate is not taken up.</p>
	(vi). While finalizing the proposal for fixation of composite box rate for handling containers, the MANSA raised	<p>The port wanted to take over the function of transportation of containers from Yard to CFS and accordingly, tenders were also invited. However, the</p>

	the issue of reviewing the ceiling rates for transportation of containers from yard to CFS. The MBPT was directed by this Authority to undertake a review regarding the existing ceiling rate for transportation from yard to CFS and file a suitable proposal with in three months after availing the requisite assistance from user association. The progress made in this respect may please be intimated.	tender could not be awarded due to industrial dispute raised by the employees union. Therefore, the exercise of reviewing the ceiling rates from the above activity could not be carried out. The Port is committed and determined to take over the activity of transportation of containers from CY to CFS.
	(vii). MBPT was advised to come up with a pointed proposal regarding MBPT collecting the composite charges directly from exporters and importers. The progress made in this respect may please be intimated.	The container related charges are recovered in advance before rendering of services. Therefore, it will not be technically possible to collect Box Rate from Importer/exporter as they come into picture subsequent to completion of the operations. As the services are rendered primarily to container operators, the charges for these services cannot be recovered from the cargo owners. Thirdly, where importers/exporters do not come forward, it will not be possible to recover charges from them, which may lead to late realization or non-realization of Port's statutory charges.
	(viii). Note (ix) states that charges for containers handled by top lift trucks/transainers/reachstackers shall be levied extra. Kindly review whether this note is inconsistent in relation to note (iii) ibid specifying the constituent services covered by the composite box rate	The leg of transportation from CY to CFS is performed by private transporter and all related movements at CFSs are also carried out by them. In the eventuality of breakdown of their equipments, the Port's TLTs/Reach stackers may have to be supplied to them. Besides, for loading of factory stuffed containers unloading of factory stuffed containers and grounding of containers at DVS etc., the Port may have to supply this to importers/exporters. Therefore, the rates needs to be specified separately for recovery of charges for use of TLTs /Reach stackers. While finalizing the proposal for fixation of composite box rate for handling the containers the port has clarified and confirmed that all the containers handled at the port may not require deployment of transainers and top lift trucks and so the charges for these containers are not covered in composite box rate prescribed.
	(ix). Sub-section C (1) - Charges for container handling equipment have been prescribed under this sub-section. The need for this section may be clarified since composite box rate has been prescribed for container operations.	The rate prescribed in Sub-Section C(1) will be required for the services not covered in the Box Rate, such as handling of break bulk cargo by gantry crane on a vessel including container vessel.
	(x). Sub-section C (2) - The basis of arriving at the composite box rates for on board shifting of containers may kindly be explained.	For arriving at a rate for on board shifting of containers, stevedoring charges and equipment charges have been considered e.g. Containers shifted by gantry crane, charges for containers having length upto 20' will be \$ 19 for equipments and Rs. 378/- for stevedoring charges. Considering the conversion rate US \$ 1 = Rs.46/- the amount is Rs.1252/- for containers above length upto 20' for on board shifting of containers by ship's crane stevedoring charges of Rs. 610/- is to be charged.
	(xi). Sub-section C (4): The provisions about ceiling rates for handling/removing of containers from shipside to container yard or vice versa approved under Order	Condition can be removed.

	<p>No. TAMP/20/2004-MBPT dated 10 August 2004 and Order No. TAMP/14/2005-MBPT dated 25 April 2005 have been incorporated in the draft SOR. Kindly consider whether there is any need to provide this after the composite box rate has been prescribed to cover this element of service also vide note (iii) under sub-sections (A) &amp; (B) <i>ibid</i>.</p>	
	<p>(xii). Sub-section (D) Licence (storage) fees: Kindly confirm that the provision for levy of licence (storage) fees at double the rates in case containers are not removed/shipped within 10 days (appearing at (c) below the table) is applicable only in the case of ICD containers.</p>	<p>The said provision is specific to ICD containers.</p>
	<p>(xiii). When shipside to yard movement has been undertaken by the port, kindly consider whether the note (5) below sub-section D of the revised draft SOR needs to be retained.</p>	<p>Port has undertaken movement of containers from shipside to CY and vice-versa only. Hence, the note(s) below sub-section D needs to be retained.</p>
	<p>(xiv). Under notes (6) to (10) below sub-section D provision has been made for levy of demurrage on cargo in containers in addition to licence (storage) charges on containers. As per clause 5.6.2. of the revised guidelines for tariff fixation demurrage on containerized cargo should not be charged in addition to the licence (storage) fees on containers unless special grounds exist for doing so. Kindly spell out the special circumstances/grounds existing at MBPT in support for levy of demurrage on cargo in containers in addition to licence (storage) charges.</p>	<p>MbPT handle containers by utilizing various berths and various facilities including CFS. The operations are done by various agencies. The box rates are fixed considering the rate prevailing at JNPT. However, since the port is directly or indirectly undertaking all the activities connected with the container, structure of tariff has been defined to effect tariff control. This system may be allowed to continue till the BPT terminal is commissioned. In case of reduction in tariff, the port has to go for heavy cross subsidization of other cargoes which can also be deterrent to other cargoes. Taking the overall position, it is submitted that existing scheme be allowed to continue for this tariff validity period.</p>
	<p>(xv). Note (9) below sub-section D provides that if any consignee desires to clear FCL through private CFS a consolidated charge of Rs.2400 per TEU (Rs.1440 for coastal) shall be charged on cargo inside the container, presumably in addition to the composite box rate prescribed. The nature and purpose for such a levy may be explained.</p>	<p>These are existing provision. The purpose of these provisions is to encourage importers to clear the containers quickly from the Port.</p>
	<p>(xvi). Note (11). The purpose of introduction of a conditionality under Note (11) (ii) in respect of abandoned containers is not clear. It is necessary to retain clause 5.8.3. of the guidelines for tariff fixation without any addition or deletion.</p>	<p>The provision under Note (11) (ii) is not specific to abandoned containers and needs to be retained as a separate note at Sr. No. 12. This provision is necessary for ensuring faster removal of containers from CY to CFS so as to decongest the operational areas.</p>
	<p>(xvii). Sub-section G- Charges on containerized cargo: In clauses (1) and (3) provision has been made for recovery of demurrage on cargo in</p>	<p>Reply to (xiv) above may be seen.</p>

	containers in addition to levy of licence (storage) fees on containers. In this connection observations at 15 above may please be seen.	
	(xvii). The port has been advised to come up with a single wharfage rate for containerized cargo vide of the Authority's order dated 13-9-2005. Kindly state why action has not been initiated in this respect.	Since the offshore container terminal proposal is on the offing, existing scheme may be allowed to continue. Further, there is also drop in container throughput. As such, at this juncture for commercial consideration fixation of single wharfage are not considered.
	(xix). The provision for recovery of consolidated charges on cargo in transshipment containers presently existing has been deleted in the proposed SOR. Reasons for this need to be explained and confirmed whether on such cargo no charges are payable.	As MbPT's TP charges were higher than JNPT and so as to make operation cost effective, the consolidated cargo wharfage on TP containers is deleted and a reduced box rate has been prescribed.
	(xx). Provision exists for repeating the log entry (which entails waiver of demurrage on containerized cargo for the period covered by the log entry) every 20 days. In view of the substantial reduction in the container traffic and better monitoring of container movements, perhaps the interval for repeating the log entry could be reduced. The port may examine this aspect and give its views.	The tracing of container and related action to make the container available starts immediately after filling of log entry and waiver of demurrage is restricted to the time the container is made available for delivery. Hence, no purpose will be served by reducing the periodicity from 20 days.
	(xxi). The necessity to continue the provisions regarding lodging of log entry and obtaining special endorsement on bill of entry may be examined in the light of the substantial reduction in container traffic at MBPT and better monitoring systems claimed to have been introduced.	Provisions in the sub-clause (v) needs to be retained, since the reasons for such remissions are like non grounding of containers, non availability of labour for destuffing etc.
	(xxii). The provisions for rebates for carrying out operations by port users with their own arrangements incorporated under order No. TAMP/20/2005-MBPT dated 14 September 2005 have been omitted in the draft SOR without assigning any reasons. Kindly elucidate. Though the use of port equipment is compulsory under unified handling system introduced, provision for grant of rebates need to be incorporated to provide the contingency of port equipment not being available for various reasons.	Containers are handled at different berths, i.e. Berths having QGCs and not having QGCs. However rates are common. In fact there is no rebate allowable on the composite box rate as uniform rates have been prescribed. Hence, no anomaly.
	<b>7. Cranage:</b>  (i). Existing provisions regarding charges for 60-tonne fixed crane at Jetty end and for TATA PH cranes have been deleted as these cranes have been decommissioned / disposed off. Hence, the relevance of retaining the provision regarding heavy lifts in	The provision regarding heavy lifts need to be continued as the provision relates to definition of heavy lift and exemption of charges in certain cases.

	clause A (3) needs to be explained and if not necessary be deleted.	
	(ii). The basis on which charges for Forklift 16 tonnes have been prescribed need to be explained especially when the rates for 10-14 tonnes Mobile Cranes and Tower type cranes of 20 tonnes capacity are lower. Kindly examine whether the high rate proposed will affect the utilization of the new forklifts cranes.	Charges for forklift 16 tonnes have been worked out considering the actual operating expenditure for the year 2004-05 and 15% ROCE. A working sheet is furnished.
	8. <b>Miscellaneous charges:</b> (i). Labour charges: The reasons for proposing a steep increase of 500% in the charges may be explained with cost details.	These charges were made effective from 5.5.1988 and have not been revised for the last 18 years. The proposed increase is therefore justifiable.
	(ii). Copy of an application -cum-bill: The reasons for proposing a steep increase of 300% in the charges may please be explained.	These charges were made effective from 5.5.1988 and have not been revised for the last 18 years. The proposed increase is therefore justifiable.
	(iii). Sub-section E: The charges for permits for lorries, mobile cranes, etc. to ply in the docks have been increased in the range of 100% to 6100%. Further the charges for duplicate permits have been prescribed higher than that for fresh permits. Since under the existing provisions these rates are considerably lower, the reasons for proposing substantial increase in rates need to be explained.	The charges have not been revised for the last 18 years and hence justified. The port cannot be converted into a parking place.
	(iv). For receipt of export cargo in the Docks and for evacuation of import cargo from the Docks the services of motor lorries are a prime requisite. Kindly consider whether such trucks need to pay any entry fees at all.	Trucks entering the port need to pay the entry fee and their entry needs to be controlled in the port by checking vehicle permits/Dock Entry Permits
	(v). Escorts fees of Rs.10 per escort presently levied are deleted in the proposed SOR. Please clarify.	The amount to be recovered is meager and the administrative cost to recover the charges is more than the actual recovery. Hence the increase.
	(vi). The existing sub section in respect of labour requisitioned and supplied but not fully or properly utilized is deleted from the proposed SOR. Please clarify.	Existing sub-section (i) deals with recovery of charges from the vessel agents for the gangs rendered idle. With the port taking over stevedoring, this section can be deleted as on-shore and on-board labour idling is on account of port.
	(vii). Charges payable by a bonafide visitor to the passenger berth has been increased by 900% and the embarkation /disembarkation charges payable by passengers increased by 200%. Kindly justify.	The charges have been hiked with a view to discourage entry of visitors. The embarkation and disembarkation charges for the passengers has been introduced as new facility has been created at Mumbai International Cruise Terminal for managing the cruise vessels thereat.
	(viii). A new levy for use of MBPT facilities for supply of water by licensed agencies has been proposed. Please justify with working sheet containing cost elements.	This is to bring the activity under regulatory framework. The rate of Rs.30 per 1000 litre is for use of port facilities for rendering the service. Separate cost sheet cannot be made as it is a new item.
	9. <b>Dry Dock charges:</b> (i). Sub-section F - The reasons for specifying many slabs need to be	The rates of Dry Docking charges are not revised. Only the existing rates are re-worked on slab-wise basis.

	explained. A revenue impact statement comparing the existing vis-à-vis the proposed rates may be submitted.	Therefore, it will not have any revenue impact
	(ii). Sub-section II (v) - The reasons for the provision in this sub-section for levy of rental at double the rates for over-stayal beyond the regulated period, especially when graded higher rates have already been prescribed, need to be explained. This authority who would decide the regulated period and the criteria to be adhered to for determining the regulated period have to be spelt out. Either these criteria need to be incorporated in the tariff book or the provision for double levy in case of over-stayal, being discretionary, deleted.	The rates of Dry Docking charges are not revised. Only the existing rates are re-worked on slab-wise basis. Therefore, it will not have any revenue impact.
	(iii). The basis of arriving at the proposed coastal rates under sub sections I and II may kindly be explained.	Dry Docking charges were recently revised w.e.f. 5.6.2005. At that time, while proposing 25% increase, the pre-revised foreign/coastal rates were increased by 25% individually. However, Dry Docking charges for coastal vessels will now have to be prescribed at 60% of the foreign-going rates as per TAMP's guidelines
	(iv). Note (6) provides that when two or more vessels are docked together (presumably rental) charges are payable by each vessel separately. The reasons for this provision which amounts to double recovery for the same dry dock or compartment need to be explained.	The Dry Docking charges are prescribed on GRT slab basis. Therefore, when two or more vessels are docked together, charges are payable by each vessel as per their own GRT. Thus it does not amount to double recovery.
	(v). The MBPT earlier (vide para 8 (vi) (a) of Order NO. TAMP/52/2004-MBPT dated 3-5-2005) stated that no separate details are maintained for 'docking and undocking' and 'dry dock rental charges'. Kindly states whether these income details are now separately available and if so please furnish them.	The income details are not separately available and hence cannot be furnished.
	(vi). As per the cost statement furnished by MBPT the dry docking activity all along shows heavy deficit. The steps, if any taken/proposed to be taken by MBPT to reverse the situation, may be explained. Why should other core port activities subsidise the dry docking activity? The deficit on account of port owned craft and other commercial vessels may be segregated and furnished separately.	The Port is taking up the work of caisson gate for improving service.
<b>F.</b>	<b>Bunder Scale of Rates:</b>	
1.	The different services provided by MBPT at the Bunder may be furnished, Bunder wise.	Different services provided by MbPT at Bunder are explained.
2.	Section I A - Licence fee on annual basis has been prescribed at 10 times the monthly fees instead of 8 times as	The concept of 8 months probably would have crept in over the years due to allowance for monsoon. The licence given for 12 months, as such 10 months is

	at present. Reasons for this change need to be explained.	justified.
3.	The existing conditionality under vide note (i) below Section I (A) has been changed. Kindly clarify the reasons therefor. Also substantiate the proposed a rate of Rs.3.75 per day per GRT with cost details.	No change in conditionality. Changes were required for the purpose of bringing clarity.
4.	A new sub section (C) has been introduced. Kindly elaborate the requirements thereof. Also substantiate the rates proposed to be prescribed therein.	There is a demand for storage of cargo in non-customs notified area for the cargoes that are out of customs charge. As bunders are non-custom notified area, to meet this requirement the provision proposed at section (II) (V) of the DSR has been included in the BSR also.
5.	Section II -- The basis on which wharfage/demurrage rates prescribed for petroleum products, coal, hazardous and non hazardous cargoes have been arrived at needs to be explained with cost statements. Please furnish the item wise estimated quantity of cargo to be handled in the next three years and the income expected to be generated therefrom.	At present there is no provision in the existing BSR for the commodities such as petroleum and petroleum products. Loading of high speed diesel is being carried out at Mallet Bunder by the user for supply of bunkers to Indian Navy and Merchant Navy. A few years back these were being loaded to the barges through pipelines at hay Bunder. However, pipes have become defunct a couple of years back. Navy and Petroleum companies resorted to supply bunkering through tankers and loading them to the barges at Mallet Bunder. Wharfage for these commodities were recovered @ Rs.6 per M.T. at par with the rate prescribed for non-hazardous cargo as BSR does not have any provision for this high value petroleum commodity. Therefore, it is felt that there is a need to bring petroleum products specifically under BSR as substantial volume is being loaded at Mallet Bunder. Monthly average loading of Petroleum products at Mallet Bunder is around 16000 tonnes to 20000 tonnes. Thus, the new item is added to the Section I of BSR.
6.	A new clause prescribing charges for loading/unloading of steel at Hay Bunder has been proposed. Justify the proposed rates of Rs.100/- and Rs.50/- per tonne with cost details.	Cargoes that are being handled at hay Bunder attract wharfage as per DSR. Wharfage in the existing BSR are Rs.12 per M.T. for import and Rs.6 per M.T. for export. Whereas wharfage rate in the existing DSR is @0.54% of CIF for imports and @0.12% of FOB value for exports. This works to Rs.155 per M.T. for import and Rs.28 per M.T. for export. In addition, the port would be earning Stevedoring charges @ Rs.64 per tonne of steel cargo handled in the docks. Therefore to maintain the earning, the revised wharfage at hay Bunder is pegged at Rs.120 per M.T. for import and Rs.50 per M.T. for export based on the level of facilities offered by the Port.
7.	While proposing increase in the demurrage rates, no free period appears to have been proposed. The reasons therefor may please be furnished. Reference in this connection is invited to clause 4.5 of the revised tariff guidelines.	No free period was existing in the pre-revised Scale of Rates. Hence no anomaly.
8.	A clause may be incorporated in the SOR stating that demurrage charge on both import and export cargo/container shall not accrue for the period when the port is not in a position to deliver/ship cargo/container when requested by the users.	Not acceptable for Bunders due to the practical operational conditions.

9.	Section III -The criteria for determining regulated period has been changed as 1 month for 800 LDT instead of 600 LDT. Reasons for this change need to be explained.	A clause regarding regulated period for breaking of ships was inserted in 1996. The regulated period of one month was based on the view that newly developed ship-breaking yards in western coasts achieved higher productivity exceeding 1000 GRT per month per vessel. Subsequently, in June 2001, the GRT based rates and the quantity prescribed for breaking during regulated period was converted into LDT. At that time, the regulated tonnage of 1000 GRT was converted to 600 LDT per one month. It is seen that during 2004-05, approximately 45 ships/ vessels were broken at MbPT yards. Total LDT of ships broken was 84455.2 MT. For breaking this quantity the regulated period allowed was 5022 days. The breaking of ship was completed within 3017 days as against regulated period of 5022 days. In view of this, the quantity prescribed to be broken during the regulated period of one month is enhanced to 800 LDT as on an average approximately 28 MT to the ships port is broken in a day.
10.	The rate proposed at note 6 under this section is more than the stated 25%.	The rates were revised long back. Hence justified.
11.	Note (vi) under Section III B approved under order No. TAMP/30/2004-MBPT dated 10-8-2004 does not find a place in the draft SOR forwarded. The reasons for its deletion need to be explained.	Proposal is in order.
G	Scale of Rates for MOT and Pir Pau: 1. Section - 1 (i). The activity POL as per the statement furnished shows a surplus since 2003-04. The propriety in revising the rates upwards may be justified. Further, the increase in wharfage rates proposed is more than stated 25%. No reasons have been explained in support of this. Kindly justify.	Except chemical, edible oil all other rates are increased by 25%. The differential hikes are proposed after due commercial considerations and additional rate of 25% allowed for hazardous cargo. Hence proposal is in order.
	(ii). Please furnish separate income and cost details, supported with figures of cargo handled, for MOT and Pir Pau.	Separate income/ cost details for the service 'POL' have been furnished.
	(iii). A clause may be incorporated stating that no berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at its berths due to break-down of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port.	Clause suggested is not acceptable as it may lead to disputes with the users as there can be numerous reasons for non-operational time of the equipment and many a times reasons are attributable to vessels.

**2. Miscellaneous Charges**

(i). Charges for use of oil pipelines from Pir Pau Manifold have been incorporated in the draft SOR. It has been stated that the port incurred a capital expenditure of Rs.36 crore and the proposed levy of charges would result into a per annum revenue generation of Rs.14.39 Crore. This will mean recovery of full capital cost with in 2 years and 6 months. Kindly furnish a working sheet proposing a reasonable rate as per the revised guidelines on tariff fixation.

(ii). The Oil Industry has stated that the wharfage charges on crude have already been merged in the wharfage charges. MBPT has replaced the old lines with new lines and it continues to extend the same services which it has been providing to the trade hitherto fore. Kindly clarify how the proposed charges can now be recovered from the users stating that the onshore pipelines are mainly used for inter refinery transfer and to marketing/storage terminals.

(iii). Kindly furnish any document which contains a specific statement from the users that they had agreed to pay charges for use of shore pipelines in addition to wharfage charges on crude and other products.

(iv). The Port may clarify the cost elements in detail.

(v). The cost sheet has considered 10068 hours for calculation purpose. Kindly elucidate how the number of hours has been arrived at.

(vi). Also clarify the necessity to prescribe a rate per hour when the other rates are prescribed per tonne.

(vii). It is mentioned that the rates are subject to an increase @5% per annum. Kindly substantiate the need for this increase since the rates to be prescribed will have a validity of 3 years and while fixing the rates weightage will be given for fluctuation in WPI as per the revised guidelines.

(viii). One note states that if payments are not settled with in the

(i). The pipelines under consideration were re-laid in the year 1968-72 at capital cost of approx. Rs.39 lakh with expected life of 20 years. However, now the capital cost incurred by MbPT is Rs.36 crore i.e., 923% higher than in 1968-72. Further by the year 1991 the capital costs considered were only written down values of these pipelines. In view of this the present rate is justifiable.

(ii). Regarding the objection raised for separate charges on use of pipelines, it is to be stated that the oil industry has not incurred any expenditure on replacement of pipelines and hence, cannot object now to the proposed levy of increased wharfage. MbPT is further incurring expenditure on modernization of MOT berth J1, J2, J3, etc. The levy of onshore pipeline transfer charges is against MbPT incurring expenditure on Replacement of Onshore Pipeline Systems for a separate set of customers.

(iii). In 1991 the charges were merged into wharfage by inclusion of charges for miscellaneous services like pumping, etc. However, since same pipeline existed all along, MbPT did not revert back to the system of charging separately. However, now MbPT has invested Rs.36 cr. and would therefore like to recover the charges by way of transfer charges. With new capital investments made by MbPT, it is reasonable to expect returns. Further, the facility will be utilized by different set of customers other than the customers handling crude oil.

(iv). As regards the quantum and mode of charging, the principle remains the same i.e. to recover the costs from users. The project was taken up after due consultation with prospective users. When the consent for the rates was requested from users on 30.3.2005 none of the industry members responded against the same. After waiting for a period of nearly 3 months time, MbPT Board on 26.6.2005 took a decision to implement the transfer charges on ad-hoc basis till TAMP rectifies the same, as the Port was losing revenue.

(v). Replacement of onshore pipelines has been done at the instance of the oil industry and as per their suggestion/ mutual understanding to charge for the services provided. Before taking up this work MbPT had consulted the oil industry through their members representing the oil industry on MbPT Board. (It was

	<p>stipulated period or if disputes are raised on the bill raised, subsequent services will be denied till all pending issues are resolved. This is a billing issue and this Authority does not like to interfere in such arrangement.</p>	<p>decided at that time that these onshore pipelines shall be laid by MbPT and separate transfer charges shall be levied for use of these pipelines.) Thus, consent given by their representative as a Trustee on MbPT's Board to execute project and use the same as source of revenue is relevant in the case. MbPT's proposal to levy transfer charges for use of onshore pipelines retrospectively from the date of commissioning is therefore in line with the commitment given by the oil industry when MbPT took the investment decision.</p> <p>(vi). MbPT is no way responsible for low pumping rates after modernization as these new lines are capable of handling upto 1000 TPH. Effective usage of these facilities rests with oil industry. Hence our proposal to charge line usage on time scale is in order.</p> <p>(vii). While working out the rate for use of pipe lines, total expenditure incurred by MbPT on onshore pipelines for 2004-005 is considered with 15% return on capital employed. Per hour rate was fixed based on total hours utilized for 2004-05.</p> <p>(viii). Wharfage charges on crude and POL were revised in 1996 for construction of New Pir Pau and also in July 2001 on account of replacement of submarine pipelines. As such no revision has taken place since 2001. In terms of TAMP's guidelines, tariff once fixed shall be in force for three years. Keeping in view that there will not be any upward revision for the coming three years in general the rates are proposed to be increased in this proposal.</p> <p>(vii) In line with way leave fees the rates have been proposed with a built in increase at the rate of 5% per annum.</p>
	<p><b>3. Section-II Pier Dues</b></p> <p>(i). The activity POL as per the statement furnished shows a surplus since 2003-04. The propriety in revising the rates upwards may be justified.</p>	<p>The rates are prescribed with cross-subsidization which cannot be eliminated immediately. The last revision was in 2001.</p>
	<p>(ii). A clause may be incorporated stating that no Pier Dues shall be levied for the period when the vessels idle at the Piers due to break-down of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port.</p>	<p>The facilities are managed by port users. Hence not acceptable.</p>
	<p><b>4. Section-III Charges for supply of water</b></p> <p>(i). The charges for supply of fresh water have been increased by more than the stated 25 %. Kindly furnish the reasons for this substantial increase.</p>	<p>The charges for supply of fresh water prescribed in Miscellaneous charges (Section VI) in the existing Docks Scale of rates were revised to Rs.120 for 1000 liters with effect from 01.11.1997 which are now proposed to be revised by 25% i.e. Rs.150/- in the Docks Scale of Rates. The same tariff item exists in the Scale of Rates charges at the Marine Oil Terminal and Pir Pau berth which remained to be revised. To maintain uniformity in the charges for supply of fresh water, same has been prescribed at Rs.150/- for 1000 liters.</p>

	<p>(ii). The Scale of Rates charged for operation of catamaran, etc.</p> <p>(a). The proposed conditions at E, F, G, I and J are not tariff related issues but concern operational issues. It is not clear why such conditions should be approved by this Authority.</p>	<p>(a)&amp; (b) These are conditions required to regulating the operations.</p>
	<p>(b). With reference to the proposed condition D, the statutory powers of Deputy Conservator MBPT to approve maximum fare may be highlighted.</p>	
	<p><b>V. Automatic Increase in Rate</b></p> <p>As per clause 3.1.8 of the revised guidelines for tariff fixation, tariff once fixed shall be in force for three years. In para 2 of letter No. FA/ACC/36/10200 dt 31 October 2005 addressed to this Authority there is a request to allow an automatic increase of 4% each in the tariff proposed for the second and third year. As per clause 2.5.1 of the revised guidelines traffic projections should be made in line with projections in the five year / annual plan and the current/expected growth and the expenditure projections should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with reference to current movement of WPI announced by the GOI. It is not clear why a request has been made for an automatic increase of 4% each for the second and third years when the tariff guidelines permit the ports to consider expenditure projections in line with movement of WPI.</p>	<p>The revision proposed envisages an average increase of Rs.90 crores p.a. The proposal does not seek 15% ROI. Hence the increase of 4% p.a. may be allowed.</p>
	<p><b>VI. Points arising from the observations made in the earlier TAMP orders:</b></p> <p>i). In view of the low utilization of the wharf cranes, the port was asked to review the need to maintain the high fleet strength with a view to curtail the costs on them vide para 8 of the order dated 9-1-2004. The utilization continues to be low as revealed in the Administration Report for 2004-05. MBPT may state the concrete action taken in this matter.</p>	<p>There is improvement in utilization of wharf cranes. Port has plans to increase new wharf cranes during the tariff validity period. Decommissioning will be taken simultaneously along with commissioning of new cranes, Harbour wall berths and BOT for 16 &amp; 17 ID. Till such time this have to be maintained as essential equipments.</p>
	<p>ii). While approving the revision of charges for chipping and painting labour the port was asked to implement the revised rates with the permission of the High Court vide para 8(xii) ibid.. The port has not stated what action</p>	<p>Obtaining permission of High Court for implementing revised charges for chipping and painting labour as per TAMP's order dated 09.01.2004 is in process.</p>

was taken by them in this case and what the present status of the case is. The port has not furnished the cost details of this activity for review of the rates.	
--	--

6. Since, all the requisite details were not furnished by MBPT, the port was requested to furnish additional details on certain points under our letter dated 23 June 2006. The additional details sought in our letter dated 23 June 2006 from MBPT and the replies thereto received under MBPT's letter dated 10 July 2006 are juxtaposed below:-

Sl. No.	TAMP's Query	MBPT's reply																
1.	At the time of last revision of vessel related charges in January 2004, review of tariff was based on the projections for 2003-04 and 2004-05. MBPT to furnish an analysis of variations of actual physical and financial performance with reference to the projections relied upon at the time of deciding the present comprehensive revision of charges, duly explaining the reasons for such variations.	<p>MbPT had not submitted any proposal for comprehensive revision of tariff till October 2005. During the last 3 years TAMP has approved the following proposals.</p> <table><tr><th></th><th></th><th>%</th><th>Date</th></tr><tr><td>1</td><td>Revision of vessel related charges and charges for supply of Chipping and Painting labour.</td><td>Port dues 15%, T&amp;PJD - 13% Vessels - 28%</td><td>28-2-04</td></tr><tr><td>2</td><td>Revision of Composite Berth Hire Charges.</td><td>17%</td><td>8-8-04</td></tr><tr><td>3</td><td>Fixation of rate for providing stevedoring services.</td><td>1-10-2003 - Market rates. 2004 - Cost based. 2005 - 5% increase.</td><td>1-10-04</td></tr></table> <p>All revisions approved as above were piecemeal revisions. It is submitted that Clause 2.13 of tariff fixation guideline is not applicable in this case in the absence of a comprehensive revision. The present comprehensive revision is based on actuals of 2005-06 and BE 2006-07. Hence, the impact of revenue increase on account of above revisions is already built in the base for the present proposal.</p>			%	Date	1	Revision of vessel related charges and charges for supply of Chipping and Painting labour.	Port dues 15%, T&PJD - 13% Vessels - 28%	28-2-04	2	Revision of Composite Berth Hire Charges.	17%	8-8-04	3	Fixation of rate for providing stevedoring services.	1-10-2003 - Market rates. 2004 - Cost based. 2005 - 5% increase.	1-10-04
		%	Date															
1	Revision of vessel related charges and charges for supply of Chipping and Painting labour.	Port dues 15%, T&PJD - 13% Vessels - 28%	28-2-04															
2	Revision of Composite Berth Hire Charges.	17%	8-8-04															
3	Fixation of rate for providing stevedoring services.	1-10-2003 - Market rates. 2004 - Cost based. 2005 - 5% increase.	1-10-04															
2.	Clarify the reasons for reduction in the anticipated throughput for 2006-07.	<p>The actual traffic for 2005-2006 was 44.19 million metric tonne whereas the traffic projected for 2006-2007 is 40 million metric tonne. The Port Trust Board has approved the traffic projection of 40 million metric tonne as per Budget Estimates during October 2005. The Port is expecting reduction in liquid cargo on account of additional facility commissioned at JNPT to the tune of 3 million metric tonne in the year 2005-2006. However the liquid cargo throughput is expected to increase by 1 million metric tonne in 2007-2008 and by 3 million metric tonne in 2008-2009. Further, the Port has actually handled 1.8 million tonnes of coal during 2005-2006. Due to environmental restrictions, a reduction of 1 million tonne is expected during 2006-2007.</p>																

		<p>Port is taking up construction of Harbour Wall Berths and 2nd Liquid Berth at Pir Pau during the tariff validity period. Decommissioning of part of these berths are expected. This will also affect the cargo throughput adversely.</p> <p>Container throughput is already less by 0.7 MMT during 2005-2006 as compared to 2004-2005. This downward trend is estimated to continue. As such there is an expected reduction of 4.7 MMT of cargo during 2006-2007 as compared to 2005-2006. Considering the estimated increase in food grains and the above factors, cargo throughput of 40 MMT, 42 MMT and 46 MMT have been projected for the tariff validity period. A statement showing cargo projections is furnished.</p>
3.	Clarify the basis of it arriving at the capacity for handling cargoes during 2004-05 to 2008-09.	<p>The Port's capacity has been worked out considering the productivity levels achieved during 2005-06 and with an average berth occupancy of 75%, 65% and 50% at Harbour Wall berths, Indira Dock and Jawahar Dweep based on technical assessment. MbPT is a tidal port wherein berthing/ deberthing and sailing of vessels are restricted on tidal conditions. As such the port need to have the infrastructure and berths in particular to retain the traffic even with lower occupancy levels. The applicability of Clause 2.9.10 of the tariff guidelines may have to be viewed by duly reckoning the tidal conditions of the Port. The capacity for the year 2006-2007 to 2008-2009 has been computed after adding the additional capacity creation on the assets which are expected to be commissioned. While the open berths at JD and Pir Pau are affected by tidal conditions, the facilities at Docks and Bunders are affected by tidal conditions and lock gate restrictions. This needs to be considered while computing the capacity.</p>
4.	Indicate the capacity utilization of the port as a whole and of facilities for major commodity groups for 2003-04 to 2005-06 as well as the assessed capacity for the years 2006-07 to 2008-09 considering the capital investments proposed during the years and the productivity improvements expected to be achieved thereby. MBPT is advised to support the capacity figures by detailed computation. The designed capacity and the actual capacity utilization for different facilities may be furnished year-wise. While furnishing the required details the port is requested to furnish the basis of the projections made.	<p>The Port is operating at 100% capacity utilisation with respect to general cargo, crude, POL, chemicals at Docks, Jawahar Dweep and Pir Pau. The capacity computation are furnished. The actual cargo handled during the years 2002-2003, 2003-2004 and 2004-2005 has been furnished. The cargo handled for 2005-2006 and projections for 2006-2007, 2007-2008 and 2008-2009 has been furnished. The basis of projections for the years 2006-2007, 2007-08 and 2008-09 is as approved in Budget Estimate of 2006-07 and the reasons for the estimated trend is explained at Sl. No.(ii) above. Detailed computations of capacity calculation of 43.75 million tonnes is furnished. The capacity for the year 2006-2007 to 2008-2009 has been suitably increased based on the projects which are expected to be commissioned.</p>
5.	MBPT has given revised cost statement for port as a whole and for ex-BDLB. Port to furnish	<p>The revised and updated cost statements for the years 2005-2006 to 2008-2009 including activities and sub-activities are furnished. Port maintains</p>

	revised cost statements for all activities.	activity-wise records for cargo related, vessel related, railway, etc. The cost statements have been duly tallied. The figures of 2006-2007 are tallied with Draft Budget Estimates 2006-2007 and the projections are cross tallied.
6.	List of assets to be added to the Gross Block has already been furnished. Details of project/feasibility reports relied upon for taking such investment decisions along with the summary of the recommendations contained in those reports may be furnished for perusal. MBPT to confirm that these additions would have the effect of addition to the traffic, reduction in unit cost and improvement in operational efficiency vide clause 2.6.3 of the revised tariff guidelines.	MBPT has considered Rs.30 crores, Rs.70 crores and Rs.311 crores as additional assets expected to be commissioned during the tariff validity period and projections are given. The expenditure on Wadala – Kurla line may be allowed as a capital expenditure or as deferred revenue expenditure. However, the Port has got major projects worth Rs.1846 crores at different stages to be executed during the tariff validity period.  It is incidental to mention here that the execution of some of the projects needs decommissioning of certain facilities for certain period for e.g. the Harbour Wall Berth, construction of Second Liquid Chemical Berth, etc. Hence, the cargo projections are optimistic for the tariff validity period. We confirm that the additional projects indicated will have effect on addition to traffic and a reduction in unit cost to the importer or exporter on account of speedy discharge and loading of cargo. The possibility of hiring v/s. owning is felt not relevant in these cases. It is also pertinent to mention that the equipments are of replacement in nature wherein salary is fixed cost which is not relevant for CB analysis. As such applicability of Clause 2.6.3 seems to be not arising.
7.	MBPT was requested to furnish the income and expenditure figures tallied with main statement and Sub-activity statement. The reply of MBPT was not relevant.	The requisite statements, duly updated and tallied are furnished.
8.	While preparing the revised statements MBPT was requested to update the figures for 2005-06 with reference to the actuals and adjust the projections for the future accordingly. MBPT is yet to comply with this request.	The statements have been prepared with actuals of 2005-2006 and Budget Estimates 2006-2007. The wage revision and other cost trends on the expenditure side and the effect of tariff revision on the income side w.e.f. 1.8.2006 have also been incorporated.
9.	While furnishing the activity/sub-activity statements as mentioned above, MBPT was requested to substantiate the income projected therein with supporting working sheets duly recognizing main tariff items relevant under the respective activity / sub-activity. MBPT has not complied with this requirement.	The activity-wise and sub-activity wise statements are appended under to the prescribed form.. The projections are based on income levels of 2005-2006 and Budget Estimate 2006-2007 with necessary adjustments on cargo mix and the increase in tariff projected. The figures itself is self-substantiating.
10.	MBPT was requested to furnish separate cost statements excluding Railway and Estate activity both for port as a whole and for individual activity-wise statements. MBPT is yet to comply with this requirement.	This has now been complied with.

11.	MBPT was requested to furnish the break up of F & M Income and F & M Expenditure. As a reply, MBPT has only stated that one time receipt of Rs.227 cr. from ONGC has been included in F&M income of 2004-05. All the details sought are to be furnished by MBPT	The break up of F & M Income and F & M Expenditure is furnished.
12.	The port was requested to furnish the utilization details of the crane vessels for the last three years and the utilization plan of them for the next three years. MBPT has only furnished the utilization details of the equipment for the last 3 years. Utilization plan for next 3 years is yet to be furnished. (It is observed that the utilization of the equipment in the last 3 years varies between 4% and 47%)	The utilisation of the equipment for the last 4 years is furnished. The utilisation of the equipment depends on the cargo mix and other factors. Utilisation varies from 15% to 56% during 2005-06 and is felt to be reasonable with the practical conditions at the Port. Substantial improvement in equipment utilisation can be brought in only after deep drafted berths and newer equipments are commissioned. We expect a 5% annual increase in utilization of equipments during the tariff validity period.
13.	MBPT was requested to furnish the break-up of the expenditure on general facilities mentioned in the cost statement. In reply MBPT has furnished the details of the locations where the expenditure is incurred. MBPT has to furnish the nature of expenditure clubbed under general facilities.	Nature of expenditure incurred on general facilities are repairs and maintenance, rates and taxes, water charges, electricity charges, watch & ward, dock sanitation and such other miscellaneous expenses.
14.	Separate cost statement for container related group activities has not been furnished by MBPT.	MBPT does not have dedicated container terminal at the Port. Containers are handled at BPS, BPX, ID, Harbour Wall Berth. As such separate cost statements could not be furnished. However, no increase in rates have been proposed including for the stevedoring element in composite box rate.
15.	MBPT was requested to substantiate the income projected with supporting working sheets. Working sheets have not been provided.	<p>The information as required under Form III has been furnished. However, it could be seen that the average income per MT during 2005-06 (Actuals) is Rs.163 per MT as against the BE 2006-07 of Rs.175 per MT (without revision). Since there is no much variation on cargo mix, the income is extrapolated for 2006-07 to 2008-09 with the following changes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Port dues from JNPT of Rs.13.25 Crore is classified under F &amp; M Income being near fixed element.</li> <li>- Additional income on account of port dues on each entry will be Rs.1 crore p.a.</li> <li>- Reduction in revenue on higher GRT vessels on account of slab system on pilotage and towage - Rs.4.50 crore</li> <li>- Estate income is increased by 4% (annually).</li> <li>- Dry docking and ship breaking has been increased on par with traffic increase.</li> </ul> <p>4% annual increase in rates across the board for 2007-08 and 2008-09.</p>

16.	The detailed break-up of the operating cost has not been furnished	The information required are furnished in the prescribed Form III.
17.	The additional income, if any, on account of fluctuation in foreign exchange rate has not been computed and furnished.	The average exchange rate for the year 2005-2006 is Rs.43.54. For the purpose of tariff revision, the conversion has been done with the exchange rate of Rs.43.52 per US \$. It is our considered view that the present fluctuation in exchange rate is a temporary phenomenon and rupee is expected to be stronger and as such we do not expect any additional revenue on account of foreign exchange variation during the tariff validity period.
18.	In the proposal MBPT has stated that the rate revision proposal is estimated to generate average additional revenue of Rs.90 Crores per annum for the next three years and has furnished a statement showing the impact of rate revision. However, clarification is needed on the basis with which the figures have been arrived at.	The figures are indicative. We confirm that the proposed revision is generally 25% on the items which have not undergone revision in the last 3 years and 8% on the items which have undergone revision. The increased revenue is an estimation based on the earlier computation of cargo throughput. This figure is expected to change with the revised computation of throughput, income and cost and such it is felt not very relevant. The latest updated position is furnished in the prescribed Form III.
19.	Port was requested to separate the Shifting element in Pilotage and reduce correspondingly the unit rate of the composite fee. MBPT to comply with request.	The element of shifting charges included in Pilotage is Rs.50 lakh. This works out to a reduction of 0.50% on the Pilotage and Towage. Since one shifting is allowed free of charge, no reduction in pilotage and towage is proposed. The condition in SOR can be suitably amended.
20.	Port has to clarify the basis of arriving at the proposed slab wise tariff of pilotage/towage.	The Port has proposed Pilotage and Towage charges on 3 slabs and by maintaining the ratio of 100 : 80 : 70 as per TAMP's guidelines. Compliance of these two parameters have resulted in generation of lower income in cases of vessels above 30000 GRT. This scenario is mainly prevailing at JD where vessels of more than 30000 GRT frequently visit. In order to avoid revenue loss an increase of 15% has been made for vessels of GRT upto 30000 for JD and Pir Pau so that the additional income on lower GRT vessels can partly compensate the loss on lower income from higher GRT vessels. On account of this, a reduction of Rs.4.23 crore is estimated from JD on account of Pilotage and Towage charges. The detailed working is furnished.
21.	Considering the number of vessels handled and their average GRT, MBPT was requested to furnish an impact analysis statement showing the charges towards Pilotage, Tug assistance, Towage and other services presently levied as per the existing SOR for different movements and the charges to be recovered from these vessels as per the rates proposed and conditionalities specified in the draft SOR. The port has to comply with this request.	There was redundancy and complexity in the existing Scale of Rates as far as rates for vessel movements are concerned. It has been felt essential to rationalise and simplify the rate structure so that transparency is improved and the customer is ultimately benefited. The number of schedules with subjectivities of with tug and without tug, break-up of movements, etc. has undergone standardisation. As such we are not able to maintain the earlier scheme of things. This is a conscious decision. After due deliberations with all concerned, we feel that a one to one comparison between existing Rates and the new Scale will not be representative and rather may be misleading. However, the comparison is furnished.

		It could be seen that variation in rates are higher wherever tugs are not used. As per TAMP's guidelines, Pilotage and Towage has to be inclusive of tugs to the extent required. As such we feel that the proposition with simplified tariff structure and transparency with limited scope of interpretations may be favourably considered.
22.	By order dated 13 September 2005 composite box rates were approved for containers handled at MBPT. These were based on aggregation of the existing separate rates for the individual activities now covered by the composite box rate and were valid upto 31-3-2006 as cost projections for the subsequent years were not furnished. MBPT was requested to justify continuance of these rates with reference to cost of providing services and anticipated traffic growth. Port has to comply with this request.	As explained at Sl. No. XIV, MbPT does not have separate cost records for container related activity. This is a part of the cargo related activity. There was no upward revision of tariff proposed during the previous revision wherein composite box rates have been prescribed. Composite box rates have been considered at rates prevalent in JNPT. We request that the rates be allowed to continue without any upward revision as we are expecting reduction in container throughput from 2005-2006 onwards. We are expecting increase in throughput only in the event of commissioning of BOT Terminal Project. In any case, at that point of time, the terminal operator has to come with a proposal for tariff fixation. Hence, the existing rates be allowed to continue without upward revision.
23.	Charges for forklift 16 tonnes have been worked out by MBPT considering the actual operating expenditure for the year 2004-05 and 15% ROCE thereon. MBPT has to furnish a working sheet on the format prescribed recently for this purpose.	The working sheet for 16 tonne forklift in the prescribed form is now furnished.
24.	The existing conditionality under note (i) below Section I (A) of the Bunder Scale of Rates has been changed. MBPT was requested to clarify the reasons therefor and to substantiate the proposed rate of Rs.3.75 per day per GRT with cost details. MBPT has not furnished the cost details.	Under Note (i) below Section I(A) of Bunder Scale of Rates, a reference of Section III(II) has been stated in the existing scale of rates. In order to bring in more clarity, the relevant wordings of Section III(II) has been reproduced in note (i) below Section 1(A). As such no change in the conditionality has been proposed.

7. A joint hearing in this case was held on 29 June 2006 in the office of this Authority. The MBPT and the concerned users have made their submissions.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). Since the MBPT preferred to adopt piece meal approach to tariff review, different heads of tariff were revised in the past on different dates relying on the cost statements furnished by MBPT. Clause 2.13 of the revised tariff guidelines mandates this Authority to review the actual physical and financial performance at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. The MBPT was requested to furnish an analysis of variations duly explaining the reasons for variations, if any. The port has submitted that for the present revision of charges it has considered the actual revenue

realisation and cost for the year 2004-05 as the base and hence the projections earlier furnished may have no much relevance. It has also advanced various reasons for not furnishing such analysis. Without dwelling too much on these arguments of MBPT, an analysis has been carried out on the financial performance for the years 2004-05 and 2005-06, which reveals that no performance variation of more than + or - 20% has taken place warranting any tariff adjustment and the port has not earned any additional surplus over and above the permissible ROCE.

- (ii). The revised tariff guidelines stipulate a tariff validity cycle of three years. The tariff proposal filed by MBPT in September 2005 contains projections for three years (2006-07, 2007-08 and 2008-09). On being pointed out the port has subsequently revised the cost statements which also contain projections upto the year 2008-09. The amended cost statements furnished by MBPT are considered in this analysis.
- (iii). The port has subsequently modified its traffic projection for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09 at 40 million tonnes, 42 million tonnes and 46 million tonnes respectively as against its earlier estimates of 36.95 million tonnes, 38.60 million tonnes and 40.74 million tonnes for respective years. The revised cargo-wise traffic position reported is as under:

	(in million tonnes)			
	2005-06 (actuals)	2006-07	2007-08	2008-09
POL	22.36	19.36	20.36	21.36
Container Cargo	2.15	1.55	1.55	1.55
ONGC	5.44	5.44	5.44	5.44
Chemicals	2.30	2.30	2.00	4.00
Coal/T.P. Coal	-	1.30	2.00	2.00
Others	11.94	10.05	10.65	11.65
Total	44.19	40.00	42.00	46.00

- (iv). It is observed that compared to the actual traffic of 2005-06 (44.19 MT), the projections for the next 2 years are on a lower level. The reduction is mainly on POL and container cargo. The port is expecting reduction to the tune of 3 Million tonnes in 2006-07 in liquid cargo on account of additional facility created at JNPT. However, port expects that this cargo would be regained by 1 Million tonnes in 2007-08 and by 2 Million tonnes in 2008-09. The Port estimates to handle chemicals at 4 MT during 2008-09. The coal and T.P. coal to be handled is estimated at 1.30 MT in 2006-07 and 2MT in 2007-08 and 2008-09. In respect of all other cargoes the port estimates to handle more or less the same level of cargo during 2006-07 to 2008-09.

The traffic projections furnished by MBPT are relied upon for the purpose of this analysis. However, if any undue advantage is found to have accrued to the MBPT due to wrong estimation, adjustment will be made in the tariff at the time of next review of tariff in line with the revised tariff guidelines.

- (v). The estimated operating income for port as a whole for 2006-07 (Rs. 687.72 cr.) and 2007-08 (Rs. 721.40 cr.) is lower than that of 2005-06 (Rs. 723.89 cr.) mainly due to projecting lower throughput for those two years. The operating income for 2008-09 is projected at Rs.785.91 crores since port expects to handle 46MT during that year.
- (vi). In tandem with cargo projections, the operating income from cargo handling activity has been projected for 2006-07 (Rs. 408.09 cr.) and 2007-08 (Rs. 428.49 cr.) at a lower level vis-à-vis to that of 2005-06 (Rs.435.42 crores). The operating income is projected at a higher level for 2008-09 (Rs. 469.21 cr.).
- (vii). The operating income for Port & Dock activity also has been projected at a lower level for 2006-07 (Rs. 203.95 cr.) and 2007-08 (Rs. 214.15 cr.) and at a higher level for 2008-09 (Rs. 234.49 cr.) vis-à-vis the actual operating income realised in 2005-06 (Rs.224.64 cr.). The income projections appear to be in order as the vessel traffic projection for year 2006-07, 2007-08 and 2008-09 has been placed at 5.61 lakhs

GRT, 5.89 lakhs GRT and 6.65 lakh GRT respectively compared to the 5.34 lakh GRT of 2005-06.

- (viii). The operating income for activity rentable land and building has been estimated at higher levels during the three years 2006-07 to 2008-09 (Rs. 70.47 cr., Rs.73.29 cr. and Rs.76.22 cr. Respectively) mainly because of clubbing the way leave fees received on the traffic handled through the off-shore and on-shore oil and gas pipelines of ONGC.
- (ix). In the revised cost statements submitted for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09, MBPT has shown under Finance and Misc. income Rs.13.25 crores each as prior period income. The MBPT has clarified that Rs.13.25 crores considered herein is the income received/receivable as port dues from JNPT on vessels visiting that port through the common access channel of MBPT. In view of this explanation, Rs.13.25 crores per year has been transferred from the Finance & Misc. income to the port service activity for the respective years, since the relevant expenses for port conservation are recognised under that head.
- (x). The estimated railway earnings for 2006-07 to 2008-09 are less than the level of actual income realised in the year 2005-06. Since the railway activity discloses huge deficit (even before allowing ROCE), the MBPT was requested to clarify whether it has recently considered any revision of rates under this activity. MBPT replied that there are restrictions in upward revision of tariff in this activity as these revisions have to be in line with the Indian Railways Act. MBPT had proposed upward revision of tariff in 2000 which was turned down by Railway Board. It appears that MBPT has not made any subsequent effort in this regard. The burden of cross-subsidization arising in the context of Railway working is borne by other commodities / activities which may not use railway services of the port. Bearing in mind this position, MBPT should take up the issue with appropriate authorities for necessary correction in the rates.
- (xi). Despite repeated requests for detailed working for computation of estimated operating income, MBPT did not furnish any such working excepting a confirmation that the projections are based on income levels of 2005-06 and Budget Estimates 2006-07 with necessary adjustments on cargo mix and the increase in tariff projected. Information furnished by the MBPT is not found to be sufficient for verification of the accuracy of estimated income. When the port was requested to furnish the number of JNPT bound vessels and their GRT, with break-up of foreign going and coastal, MBPT replied that the information is called for from JNPT. The details have not been submitted by the port till date. In the absence of the information sought from the port, the additional income that will be generated from the JNPT bound vessels due to the proposed rate revision in port dues could not be estimated. Subject to the adjustments required in the estimated income as explained in paragraphs 9(ix) and 9(xii) the operating income as estimated by MBPT is considered for the purpose of this analysis. At the time of the next review, if it is found that the actual estimated income varies widely from the estimates now considered, the additional accrual will be set-off against future tariff revision.
- (xii). While projecting the income MBPT has considered the exchange rate of 1 US\$ = Rs.43.52. The current exchange rate is around Rs.46.10 = 1 US\$. As per Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines income projections should take into account effect of foreign exchange fluctuations of income from dollar denominated tariff items. Based on the port's indication that about 70% of the income from port and dock activity is generated from dollar denominated tariff items (rates for foreign going vessels) the operating income of the port and dock activity has been increased by Rs.8.47 crores, Rs.8.89 crores and Rs.9.73 crores respectively for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09. Although storage fees on cargo containers is also dollar denominated, the relevant income is not updated since it is marginal.
- (xiii). According to the revised tariff guidelines coastal cargo/container/vessel related charges should not exceed 60% of the normal cargo/container/vessel related

charges. Importantly, the revised guidelines do not permit restatement of coastal rates with reference to prevailing exchange rate at the time of each general revision of Scale of Rates. The MBPT has proposed concessional tariff for coastal vessels / cargo not exceeding 60% of the tariff prescribed for normal cargo/container/foreign-going vessels in line with the revised tariff guidelines. While prescribing the concessional tariff in respect of vessel related charges, the MBPT has considered the exchange rate of Rs.43.52 for the purpose of conversion of dollar denominated rate into rupee terms. Such restatement of rates is not in line with the tariff guidelines. The objective of the relevant guidelines is to ensure that the coastal vessels are not burdened periodically on account of the accumulated effect of fluctuation in the exchange rate. If the concessional rate for the coastal vessels / containers are restated at the prevailing rate then the fluctuation in rate will adversely affect the coastal vessels. Therefore, the existing rates of coastal vessels / containers will undergo revision to the extent of increase in tariff decided in the respective tariff category without any restatement on account of exchange rate variation. Wherever such resultant revised rate is found to be higher than the maximum level of concessional rate, restatement is made to bring the coastal vessel rate within the concessional level prescribed by the Government.

- (xiv). In the revised statements furnished, the MBPT has estimated the operating cost (excluding salary & wages, depreciation and dredging) for the years 2006-07 to 2008-09 with an annual escalation within the permissible limit of 4.50%. While working out the salaries & wages, the port has given due reduction in expenditure for the retirement of employees during 2006-07 to 2008-09 and then applied an escalation of 4.50% as admissible under the new tariff guidelines. An increase of 20% has, however, been considered towards provision for the impending wage revision. As has been done in respect of some other ports while approving their general rate revisions recently, the provision for wage revision effective from 1 January 2007 is restricted at 15%. The cost statements have been moderated accordingly.
- (xv). The MBPT has confirmed that the computation of depreciation for all the years under consideration is in line with clause 2.7.1. of the revised tariff guidelines.
- (xvi). MANSA, M/s. JM Baxi & Co. and Oil Industry Import Export Company (OIEEC) have raised the issue of MBPT's inclusion of pension liabilities like retirement benefit, ex-gratia payment, etc. in the Finance and Miscellaneous Expenditure. The MBPT has, however, clarified that it has only included the actual pension outgo per annum in the cost statement and no contribution towards strengthening the pension fund has been padded thereto. The actual payment towards pension and gratuity during 2005-06 was Rs.161.03 crores and the port has projected the expenditure on this count at Rs.175.42 crores, Rs.203.17 crores and Rs.216.89 crores respectively for 2006-07, 2007-08 and 2008-09. As per MBPT the employees retiring from service during 2006-07, 2007-08 and 2008-09 are 352, 568 and 695 respectively. Considering these additions to the number of pensioners and the impending wage revision which will have an impact on the pension disbursement also, the estimated expenditure for gratuity and pension during 2006-07 to 2008-09 is accepted in this analysis.

The OIEEC has doubted about MBPT adhering to the guidelines which stipulate that one time expenses such as arrears of wages, pension, VRS compensation, contribution to pension fund for past liabilities, etc. are to be excluded while determining the tariff. The MBPT has categorically assured that the VRS payment has not been included in the cost statement. It has further clarified that only the actual pension payment incurred has been considered in the cost statement.

- (xvii). The MBPT has estimated the Management and General Overheads (excluding salaries and wages) for the year 2006-07 with a hike of 12.05% over that of 2005-06, and for 2007-08 and 2008-09 with an escalation of 4.73% and 4.43% over the respective preceding years. The estimated expenditure for 2006-07 has been restricted within the permissible limit of 4.5%. While estimating the management and

general overheads the port has provided for wage revision at 20% for 3 months of 2006-07 and for 2007-08 and 2008-09. In line with the earlier decision to restrict the estimated expenditure of wage revision effective from January 2007 at 15%, the cost statement has been moderated accordingly. The average estimated management and general overheads is around 24% of the total cost for the years 2006-07 to 2008-09.

- (xviii). Initially, in the net block shown in the cost statement from the year 2003-04 to 2008-09 the value of land amounting to Rs.7.27 crores was excluded by MBPT. On specific query made by the Authority, the port has furnished amended statements and the value of land has been included in the net block in this analysis.
- (xix). As per clause 2.6.2. of the revised tariff guidelines manning scale/datum for different services has to be reckoned at the levels followed by port based on various settlements. It also states that with the technological changes in operation, the port should take necessary action to conduct time and motion study and regularly adjust manning scale/datum accordingly after due process of law. While drawing attention to the above referred clause, the port was requested to state when its datum/manning scale were last revised. The port informed that the existing datum for different commodities are fixed in terms of a Memorandum of Settlement dated 25 January 1994 which came into effect from 15 March 1994. This Authority reiterates that the port should take necessary action as contained in clause 2.6.2. of the revised tariff guidelines.
- (xx). The port was requested to furnish utilisation details of the equipment for the last 3 years and the utilisation plan for the next 3 years. MANSA too has pointed out that MBPT has a long list of under performing assets. According to it, quay gantries cranes are utilised for less than 30% of the net available time, yard gantries for less than one tenth of net available time and wharf cranes for only 4 out of 24 net available hours. MANSA has also stated that with shore gantries averaging 5 moves per hour the productivity is too low. While furnishing the utilisation details for the last 4 years the port has stated that the utilisation of equipment depends on the cargo mix and other factors and a utilisation ranging between 15% - 56% during 2005-06 was considered reasonable with the practical condition at the port. The port also stated that substantial improvement in equipment utilisation can be brought in only after deep drafted berth and newer equipments are commissioned. The port expects a 5% annual increase in utilisation of equipment during 2008-09. Since the utilisation of the equipment is not to its optimum level, the port is advised to take necessary corrective action in this respect.
- (xxi). (a). The net block forming part of capital employed is projected by MBPT at Rs.809.14 crores for 2005-06, Rs.779.64 crores for 2006-07, Rs.785.37 crores for 2007-08 and Rs.1017.04 crores for 2008-09. The net block shown for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09 includes capital addition of Rs.30 crores, Rs.70 crores and Rs.311 crores respectively. On these capital additions, Rs.11 crores for 2006-07, Rs.38 crores for 2007-08 and Rs.53 crores for 2008-09 pertain to MBPT's payment to Central Railway for providing rail connectivity between Wadala and Kurla which fall outside the territorial jurisdiction of the port. Since the investment will not become an assets of MBPT, as confirmed by the Port, this Authority does not find it proper to include the expenditure for allowing ROCE. Appropriate moderation in this respect has been made to the cost statements.
- (b). The net block for 2008-09 includes Rs.116 crores towards construction of a second liquid chemical berth at Pir Pau and Rs.100 crores for deepening the channel where the JNPT is expected to contribute Rs.700 crores. It is understood that the project of second liquid berth is awaiting the clearance of the Government of India. Although the MBPT envisages commissioning of the project in 2008-09, there is no certainty that such projects would get completed and commissioned within the envisaged time frame. The issue

relating to deepening of the channel is considered in another proposal filed by JNPT wherein it has been stated that the project would need 27 months for execution and the financing pattern is still to be firmed up in consultation with the Government. The proposed capital addition is, therefore, not considered in the case of JNPT also. Since the tariff guidelines specify that only fully commissioned assets can be considered for computing return on capital employed, Rs.116 crores and Rs.100 crores referred to herein have been excluded from the net block of 2008-09. If it so happen that these projects are completed within the current tariff validity cycle, the MBPT can submit suitable proposals for fixing special rates for these facilities at least 6 months before likely commissioning of the respective projects.

- (xxii). The MBPT has confirmed that those assets that are likely to be commissioned and the assets which are likely to be completed during the year only have been taken into account.
- (xxiii). The revised guidelines for tariff setting stipulates the norms for the various items of working capital, like inventory, sundry debtors, cash balances, etc. The MBPT has furnished reasonably accurate figures within the permissible limits pertaining to sundry debtors, stores inventory and cash and bank balances constituting the current assets for all the years under review. The port for arriving at the working capital has limited its current liabilities at one month's salaries & wages payable, and proportionate stores inventory (excluding fuel) and other expenses, the aggregate of which is, however, much less than the current liabilities shown in the Annual Accounts and Budget Estimates. MBPT's annual accounts reveal the current liabilities as Rs.2337.29 crores for 2004-05 and Rs.2333.17 crores for 2005-06. The corresponding current assets for the two years stood at Rs.1871.82 crores and Rs.1968.79 crores. If the current assets are adjusted against the current liabilities, it would result into a negative working capital. The working capital is, therefore, taken as nil for assessment of capital base of the port. In fact, such a position relating to working capital emerged in respect of many of the major port trusts at the time of the respective last revision of their Scale of Rates.
- (xxiv). The revised tariff guidelines stipulate that return on capital employed allowed should be linked to the utilization factor of the capacity of the port. The MBPT has assessed the capacity of the port at around 43.75 million tonnes for the years 2006-07 and 2007-08 and 48 million tonnes for the year 2008-09. When traffic estimated by the MBPT for the relevant three years is compared with the assessed capacity, it is seen that the port will be operating at 91.43%, 96% and 95.83% capacity in 2006-07, 2007-08 and 2008-09 respectively. Since no detailed computation of designed capacity is made available, the correctness of this position reported by the MBPT could not be verified. Nonetheless, it can be reasonably presumed that the prescribed minimum capacity utilisation limit of 60% as cut off level for allowing the maximum permissible ROCE would be achieved in MBPT.
- (xxv). The port on specific request from this Authority furnished the details of the assets into business assets and business related assets. A return at risk free rate of 7.40% is allowed on the business related assets and the business assets will enjoy 15% ROCE. Since, despite our request, the MBPT has not furnished any details regarding the social obligation assets, this analysis is made with the presumption that the port is not having any assets/facilities falling under this category.

(xxvi). In light of the analysis given above, the cost statements for the port as a whole and different main activities have been modified. The modified cost statements are attached as Annex-I (a) to (e).

(i). Summarized results of the main activities of the port as a whole are as follows:

Sr. No.	Particulars	Operating Income (Rs. In Crores)			(Net Surplus (+) / Deficit (-) (Rs. In Crores)		Net Surplus (+) / Deficit (-) as % of Operating Income			Average Surplus/ Deficit%	
		2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09	
1	Port as a whole	709.44	741.54	808.91	-176.82	-224.13	-164.68	-24.92	-30.22	-20.36	-25.17
2	Cargo handling activity	408.09	428.49	469.21	-123.16	-160.39	-127.20	-30.18	-37.43	-27.11	-31.57
3	Port & Dock activity	225.67	234.29	257.49	-57.16	-64.49	-40.61	-25.33	-27.53	-15.77	-22.88
4	Railway activity	5.21	5.47	5.99	-34.83	-37.79	-37.99	-668.52	-690.86	-634.22	-664.54
5	Estate activity	70.47	73.29	76.22	38.33	38.55	41.13	54.39	52.60	53.96	53.65

(ii). Summarized results of the various sub-activities under cargo handling and vessel related activities are given below:

Sr. No.	Particulars	Operating Income (Rs. In Crores) (at the existing tariff)			(Net Surplus (+) / Deficit (-) (Rs. In Crores)			Net Surplus (+) / Deficit (-) as % of Operating Income			Average Surplus/ Deficit%
		2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09	
1	<b>Cargo Handling Activity</b>										
	Docks	161.57	173.13	178.52	-135.51	-163.71	-177.55	-83.87	-94.56	-99.46	-92.63
	Bundlers	6.48	6.80	7.45	-5.00	-5.50	-4.95	-77.16	-80.88	-66.44	-74.83
	Crane vessels	1.00	1.05	1.15	-2.84	-3.20	-3.23	-285.00	-304.76	-280.87	-290.21
	Warehouse	54.78	57.52	62.99	37.67	38.74	44.20	68.76	67.35	70.17	68.76
	POL	121.11	123.68	146.49	38.20	41.19	79.69	31.54	33.30	54.40	39.75
	BDLB	63.15	66.31	72.61	-55.66	-67.92	-65.37	-88.14	-102.44	-90.04	-93.54
2	<b>Port &amp; Dock Activity</b>										
	Towage & Pilotage	85.35	89.74	98.27	15.59	14.70	18.80	18.27	16.38	19.13	17.93
	Berth Hire	54.17	56.85	62.29	-43.44	-48.41	-36.80	-80.22	-85.17	-59.67	-75.02
	Berthing & Mooring	34.40	34.15	39.59	-50.14	-51.20	-46.92	-145.76	-149.93	-118.51	-138.06
	Port Services	44.40	45.83	48.90	30.69	30.96	34.17	69.12	67.55	69.88	68.85
	Dry Docking	5.86	6.15	6.73	-8.75	-9.25	-8.66	-149.32	-150.41	-128.68	-142.80
	Ship breaking	1.49	1.57	1.71	-1.11	-1.29	-1.20	-74.50	-82.17	-70.18	-75.62

(iii). The activity-wise estimated additional revenue generation by applying the proposed percentage of increase in rates on the estimated level of tariff as furnished by the port, is as follows:

Sl. No.	Activity/ Sub-activity	Additional income (Rs. In crores)			Total
		2006-07	2007-08	2008-09	
1.	General Cargo including Storage & BDLB	48.91	97.25	129.51	275.67
2.	Port & Dock	11.14	28.81	42.19	82.14
3.	Railway *	0.00	0.22	0.49	0.71
4.	Estate	0.00	0.00	0.00	0.00
	<b>Total</b>	<b>60.05</b>	<b>126.28</b>	<b>172.19</b>	<b>358.52</b>

There is no rate revision made in this proposal by MBPT on Railway activity. However, the additional income projected by MBPT and shown under Railway activity is due to the estimated increase in rail borne traffic.

- (xxvii). (a). The proposed increase in rates require to be justified in terms of the revised tariff guidelines with reference to the cost position obtaining at the MBPT. The MBPT has not proposed across-the-board increase in the tariff. Since the quantum of proposed hike varies with different sub-activities, the summarized results brought out at paragraph (xxvi) (i)&(ii) above are analyzed below for admissibility of the proposed hike in rates for the respective sub-activities of the MBPT, reckoning with the estimated additional revenue position brought out at paragraph (xxvi) (iii) above.
- (b). The estimated financial position at the existing level of tariff for the port as a whole shows an aggregate deficit of Rs.565.63 crores for the three years in consideration against the targeted additional revenue generation of Rs.358.52 crores due to proposed tariff revision.
- (c). Of the cargo related services, the general cargo handled at docks shows an aggregate deficit of Rs.476.77 crores; cargo handled at Bunders shows an aggregate deficit of Rs.15.45 crores, crane vessels shows an aggregate deficit of Rs.9.27 crores and BDLB activity shows an aggregate deficit of Rs.188.95 crores. Warehouse activity shows an aggregate surplus of Rs.120.61 crores. POL shows an aggregate surplus of Rs.159.08 crores. The cargo handling activity as a whole shows an aggregate deficit of Rs.410.75 crores.

An additional income of around Rs.275.67 crores is sought to be generated from the cargo handling activity, by revising the rates, upwards by 25%. Despite the proposed revision, the cargo handling activity as a whole continues to be in deficit. In view of this, it may be in order to approve the proposed increased of 25%. Nevertheless, it is necessary to see whether the surplus making sub activities of POL and warehousing should be required to contribute at a higher level of cross-subsidisation by revising their rates also. Clauses 2.11.6 of the revised tariff guidelines stipulates that the surplus sub activity service/facility cannot be burdened beyond the existing level. In other words, even if cross-subsidisation is not fully phased out, it has to be contained at the existing level.

POL handling activity is separable from the general cargo handling activity and the activity is already in surplus. Even though the port's argument that POL handling constitutes the lifeline and is commercially important for the port and its revenue cannot be disputed, the proposal to increase charges on POL (cargo) which includes liquid chemicals and edible oils also as per the activity classification made by MBPT, cannot be accepted in view of the provisions of the revised tariff guidelines.

Even though warehousing activity is also similarly placed, it generally complements the general cargo handling at the ports. Further, the major source of revenue under this head is demurrage which has penal connotation. Therefore, considering the holistic position relating the general cargo handling, the proposed increase in the warehousing charges has been allowed.

- (d). The port and dock activity as a whole shows an aggregate deficit of Rs.162.26 crores. Of vessel related charges, berth hire activity shows an aggregate deficit of Rs.128.65 crores. The berthing and mooring activity shows an aggregate deficit of Rs.148.26 crores. Dry docking activity shows an aggregate deficit of Rs.26.66 crores and ship breaking activity shows an aggregate deficit of Rs.3.60 crores. The Towing & Pilotage service and port services show aggregate surplus of Rs.49.09 crores and Rs.95.82 crores respectively.

With reference to the vessel related activity in a port, it has to be recognized that more or less all the vessels entering a port pay the port dues, pilotage & towage fee and berth hire charges and that being so, sub-activity wise financial position may not be the sole guiding factor. It is noteworthy that the estimated additional revenue in vessel related charges due to the revision proposal works out to Rs.82.14 crores against the aggregate deficit of Rs.162.26 crores. In view of this, this Authority approves 8% hike over the existing rates of port dues, towage & pilotage and berthing & mooring though port services and towage & pilotage activity are in surplus position.

- (e). The proposed increase in port dues will affect the vessels going to JNPT, because they have to pass through the common access channel falling within the MBPT limits. These vessels at present pay 42.50% of the prescribed port dues based on the provision prescribed in Sec. 50B of the M.P.T. Act.

The issue of such vessels paying part port dues as per the MBPT tariff has been analyzed extensively in the Order passed by this Authority in November 2001 on the proposal of the MBPT for revision of port dues. The points were reiterated in the Order passed by this Authority in January 2004 on the proposal of the MBPT for revision of vessel related charges. It was suggested to the port at both the occasions that a separate fee for users of the common channel should be prescribed since usage of the common access channel by the vessels calling at the JNPT would be regular feature. Alternatively, it was also advised that MBPT could seek from the JNPT reimbursement of expenditure incurred on the common user channel, instead of covering such expenditure through levy of port dues. A separate agreement relating to the procedure to be followed for using the common user channel was signed between MBPT and JNPT in 1989 and the agreement provides for a review after sufficient experience is gathered in implementation. Even after 17 years and significant growth in volumes of traffic / activity at JNPT, this agreement is not yet reviewed. As per MBPT the annual income from the port dues of JNPT bound vessels is estimated to be around Rs.13.25 Crores. The present annual cost of maintaining the common channel has not been furnished though this was estimated at Rs.15.89 Crores in 2004. When the port was requested to furnish the number of JNPT bound vessels and their GRT, with break-up of foreign-going and coastal, MBPT replied that the information is called for from JNPT and the required information has not been submitted till date. Even if the rate of port dues is revised upwards by 8% as proposed by MBPT, despite the fact that the port conservancy activity is in revenue surplus, there does not appear to be any justification for requiring the vessels visiting some other port which are not going to avail the pilotage and berthing services of MBPT to contribute more for reducing deficits in berthing activities of the MBPT.

In order to ensure that the increase in port dues at the MBPT approved to reduce the deficit in other vessel related activities of the port is not passed on to the vessels entering the MBPT limit but, carrying out cargo operation at some other port, it is necessary to reduce the existing 42.50% port dues payable by such vessels to 39.35% of port dues to maintain a revenue neutral position.

- (f). The estate related activity shows an aggregate surplus of Rs.118.01 crores. The present proposal of MBPT does not envisage any rate revision under this activity.
- (g). \* The Railway activity shows an aggregate deficit of Rs.110.61 crores. Since, other activities are in fact cross-subsidizing the Railway activity, MBPT should take up the matter with the Railway Board for appropriate action.

- (h). The cost position and the estimated additional revenue generation are based on the estimates of MBPT which contain many gaps. The proposal approved by the Board of Trustees indicates an anticipated additional revenue of Rs.90 Crores per annum which is more or less met by the tariff increases (to be) allowed by the Authority. Further, the port has not made any provisions for productivity improvements. The port trust should partly meet the revenue gap by improving productivity / efficiency of operation and initiating cost reduction drive seriously. The port should also review utilisation of its various facilities and obsolete and dead assets should be disposed off, which will reduce the capital cost as well as overheads. In short, a serious effort should be made by the port to bring the gap in revenue left uncovered by tariff increase by effective operational and managerial control.
- (xxviii). (a). Though the port has not proposed to incorporate in the Scale of Rates the provisions relating to recovery of dollar denominated tariff as prescribed under clauses 2.19.1, 2.19.2 and 2.19.3 of the revised tariff guidelines, the standard clauses in this respect have been incorporated in the Scale of Rates.
- (b). The port was advised to update the proposed note regarding penal interest on delayed payments/refunds as prescribed in clause 2.18.2 of the revised tariff guidelines. The port replied that based on 'Prime Lending Rate' prevailing on 1<sup>st</sup> April every year the penal interest rate on delayed payments/refunds could be fixed. Since the rate of penal interest should be 2% above the PLR of SBI as stipulated in clause 2.18.2 of the revised tariff guidelines, the proposed note is suitably modified with reference to the prevailing PLR of 11%.
- (c). As per clause 2.18.3. of the guidelines, penal interest on delayed payments by user will apply only in cases other than those in which advance payments are made before availing of the services as stipulated in MPT Act, 1963 and/or prescribed as a condition of tariff. Since the port has not included this conditionality, the relevant note is suitably modified.
- (d). Pointing out the relevant provision in the revised tariff guidelines, MBPT was requested to incorporate a general condition stating that user will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to port. MBPT has agreed to the suggestion. A suitable clause in the general condition is incorporated in the Scale of Rates.
- (e). A general condition to the effect that the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels and the ports may, if they so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts as prescribed in clause 2.16.1 to 2.16.3 of the guidelines has been incorporated in the Scale of Rates.
- (f). MBPT has proposed to introduce an explanatory clause classifying the Docks, which inter alia includes Naval Docks and Mazgaon Dock. In the present SOR reference exists as regards to these docks under Section 2.1.1(A) 3 pertaining to the recovery of charges for Pilotage, Tug Assistance & Towage. When MBPT was specifically requested to reexamine the accuracy of including Naval Docks and Mazgaon Docks under MBPT jurisdiction, the port has replied that both Mazgaon Dock and Naval Docks fall within the port limit and number of vessels ply to/and from these docks and avail of the services of MbPT infrastructure such as channel, pilots, tugs, launches etc. and hence there is a need to incorporate Naval Docks and Mazgaon docks in the MBPT Scale of Rates. Based on the clarification furnished by the MBPT this Authority accords approval to the proposal.

- (xxix). (a). Adhering to clause 6.10 of the revised tariff guidelines MBPT has proposed the pilotage and towage charges under three slabs of GRT classification. As per the analysis carried out by the port the introduction of slab system without considering any rate revision will result in a revenue loss of Rs.2.31 crores per year.
- (b). The MBPT proposal for revision of pilotage and towage charges contemplates several changes in the conditionalities. The port has proposed to rationalize the present schedule with four categories Viz., (i) from sea or stream to docks and vice versa, (ii) sea to stream and vice versa, (iii) sea or stream to docks and vice versa and (iv) stream to Dock / Jawahar Dweep / Pir Pau and vice versa. The port has stated that for fixing Pilotage and Towage charges, the concept of with tugs or without tugs does not serve any purpose as for bringing vessels to docks and berthing the vessels thereat tugs are invariably required and for movement of vessels at stream no tug assistance is needed. It may be significant here to note that clause 6.4. of the revised tariff guidelines also stipulate that the pilotage-cum-towage fee will include provision of the required number of tugs. It is, therefore, clear that the principle set by the clause is to require the port to provide the service without going into the tools to be deployed by the port for providing it.
- (c). MBPT was requested to clarify why same rates for movements of vessels directly from sea or from stream to docks or JD/Pir Pau are proposed when the relative distances/time required for the movements are not the same. According to MBPT a single rate is justifiable since the main requirement of infrastructure is that of tugs and mooring launches at the final stage of vessel's docking and that too only when the vessel approaches in close proximity to the docks and these requirements remain the same irrespective of whether the vessel is docking directly from sea or from stream. The port's clarification appears to be in order.
- (d). The port has proposed to levy at twice the rates applicable Pilotage and Towage charges for movement without main engines in operation. Further, in the case of a vessel in distress or not able to move on her own propulsion or could move additional tug hire charges are proposed to be levied. Since this later levy is in addition to the basic charges, the MBPT has sought to explain that additional tugs need to be provided as compared to the number that would be provided to the same vessel if all equipments were performing satisfactorily and it is in such cases the additional tug charges would apply. MBPT further informed that if the engines are totally dead the normal cold move charges would be applied and in no case there will be levy of four times the normal charges.
- (e). Presently, the pilotage fee covers services of the port's pilot, and provision of required number of tugs/launches for inward and outward movements and one shifting with in same dock system/ basin at the request of the users. Shifting from one berth to another berth or from berth to dry dock in the same dock with or without tug assistance or maneuverings with main engine or without main engine is allowed free of charge. Similarly, shifting from one berth to another at JD/Pir Pau and turnaround movement at the same berth is allowed free of charge. In the existing arrangement shifting of vessels between docks on the request of Agents is charged separately. As per MBPT's present proposal shifting charges with in docks for maximum of two shiftings per vessel is free and shifting between Docks is chargeable. Clause 6.4 of the tariff guidelines specifies that the composite levy should comprise one inward and one outward movement with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting of vessels for port convenience. The clause further specifies that only shifting at the request of vessels will attract separate shifting charges. Even though the port terms some shifting as free of charge in the existing arrangements, the cost thereof

is included elsewhere. Since the composite pilotage charges proposed by the port are inclusive of shifting charges, MBPT was requested to separate the shifting element and to reduce unit rate of the composite fee correspondingly and amend the relevant conditionalities suitably. The port has subsequently furnished the details of mandatory movements of the vessels and the shiftings involved and stated that the element of shifting in the total cost of pilotage and Towage is about 5%. Based on the details furnished by the port the existing composite charges have been reduced by 5% on account of exclusion of the shifting element. The reduction in income on account of this modification will get offset against the separate shifting charges to be levied

- (f). The existing general Note to the Schedule contains a conditionality that the charges leviable according to GRT will be levied on a minimum of 1000 GRT. The port has proposed to retain this conditionality in the SOR. Some of the user bodies have stated that the charges should be levied on actual GRT and not on minimum of 1000 GRT. When the port was requested to consider the plea of the trade it replied that in order to recover the fixed cost involved the conditionality may be retained. Since the revenue impact is marginal, this Authority decides to delete the conditionality of levy of charges on a minimum of 1000 GRT.
- (xxx). (a). MBPT has proposed to incorporate a conditionality that "the charges for attendance by a tug for a vessel on fire will be payable if the vessel on fire requisitions services of additional tug or if the Dy. Conservator or the officer appointed by him deems the services of an additional tug to be necessary". This does not appear logical as a user should be asked to pay additional charges only if the services are requisitioned by him. If the port itself provides the necessary facilities, it should be taken to have been covered by the basic charge. The existing condition that charges in such situation is payable only if the vessel on fire requisitions for services of additional tug is, therefore, retained. Similarly, the provisions proposed on the above lines for fire service and fire float vessels are also modified.
- (b). MBPT's proposal to incorporate a conditionality that "the charges for attendance of a tug on a vessel at Jawahar Dweep / Pir Pau shall become payable if the vessel requisitions services of additional tug or if the Dy. Conservator or the officer appointed by him deems the services of an additional tug to be necessary" is not approved and the existing condition that charges in such situation is payable only if the vessel requisitions for additional tug is retained.
- (c). MBPT has proposed substantial increase (263% in respect of foreign going vessel and 108% in respect of coastal vessels) in the fees for attendance by Pilot/Master Pilot beyond the limits of the port and attendance and detention fees for Pilot in case of cancellation of movements of the vessel insider the port limits. Although cost details are not furnished by the port, it has stated that the proposed increase in the fees is to discourage such events. For the reason advanced by the port, the proposal is approved.
- (d). The charges for carrying out Bollard Pull Test have been proposed by the port at US\$ 321.50 for foreign going vessels and at Rs.8389.79 for coastal vessels as against the existing rate of US\$ 97.5 and Rs.9496.20 respectively. When requested to justify the steep increase in the rate for foreign going vessels, the port has informed that the intended increase is only 8%. The proposed rates are moderated accordingly.
- (e). MBPT has proposed an upward revision of 8% in the charges for garbage reception facility (from Rs.937.50 per day tot Rs.1012.50 per day). MBPT has furnished a cost statement which reveals that the service is provided by the

port through a contractor. Though the cost statement shows a slightly lower cost per day, this Authority is inclined to approve the 8% increase since the activity of Port and Dock Facility as a whole is in deficit,

- (xxxi). For usage of anchorage points, the port presently grants free period upto 3 days/5 days depending upon the location of the anchorages and for usage beyond the permissible free period, anchorage charges are levied on hourly basis. Port has proposed to withdraw the free period and to increase the hourly anchorage charges (by 70% to 1100% depending on the anchorage points). The proposal to withdraw the free period on the grounds that anchorages are akin to berths in stream appears to be in order. Further, the charges presently levied are on hourly basis which means, the vessels and barges using the facility have to pay only for the actual duration of stay and not for a minimum period of 24 hours as in the past. It is also noteworthy that no other port allows any free period for occupation of the anchorage points. The port, however, has not furnished any cost details for the proposed increase in anchorage charges varying from 70% to 1100%. With the limited information furnished by the port, this Authority approves, as in the case of other vessel related charges, an increase of 8% in the present rates.
- (xxxii). (a). The MBPT has proposed to levy port dues on vessels visit per entry instead of the existing frequency of levy of once in a month. The port has informed that its income by way of levy of port dues from vessels on per entry basis would increase by about Rs.3 crores per annum. Ideally, a change in unit of levy should be accompanied by reduction in the unit rate. Since the activity of Port and Dock Facility as a whole is in deficit, the port has not considered necessary to make any unit rate adjustment due to the change in the mode of recovery of port dues. It may be relevant to note that the issue of change in unit of levy of port dues at MBPT is long pending and there is no justification to defer such rationalisation indefinitely. The rationalisation effected may have some adverse effect on some categories of vessels, which is inevitable in any tariff rationalisation exercise.
- (b). The port has proposed to include in the note (2) below the Port Dues schedule a conditionality that for oil tankers with segregated ballast the reduced Gross Tonnage that is indicated in 'Remarks' column of its International Tonnage Certificate will be taken as its Gross Tonnage for the purpose of levying Port dues and not for other tonnage based fees. The port has also proposed to exempt naval vessels and Government vessels from payment of port dues. The proposals are approved.
- (xxxiii). In the existing arrangement a separate sub-section exists specifying the fees and charges to be recovered for pilotage, Tug Assistance, Towage, etc., from vessels of war. The port has proposed to delete this section, without specifying the charges to be levied thereon. On enquiries, the port has stated that such ships will be subjected to the same levy of charges specified for cargo vessels.
- (xxxiv). (a). The port has proposed to delete the existing note pertaining to declaration of the General Landing Date. (GLD). As per the existing note the GLD for cargoes discharged from a vessel will be declared by the Traffic Dept. which will be the day on which not less than two-thirds of the vessel's cargo is discharged. GLD is the reference date for commencement of free storage period. This arrangement has some disadvantage as a cumbersome procedure of declaring special landing dates for the balance 1/3 cargo landed after the GLD has to be followed. Instead of following GLD, the port has proposed to introduce the concept of Vessel Completion Date by which the date on which import operation of the vessel is fully completed will be recognised for commencement of the prescribed free period and levy of demurrage/storage charges.

- (b). The MBPT has proposed to dispense with the existing differential wharfage rates for import and export and has proposed a common rate (except in respect of iron and steel materials). This exercise has been done, according to the port, for standardization and simplification of the rates and after considering the predominance either of imports or exports based on the traffic figures for the year 2004-05. On a specific query the port has stated that on commercial consideration an exception has been made in respect of steel cargo. Concessional wharfage charges have been proposed for coastal cargo as per clause 4.3 of the revised tariff guidelines. The proposal of the port to adopt a common wharfage rate for import and export (except in respect of iron and steel) is in line with the prevailing tariff arrangement at other major ports and hence approved. In case of iron and steel the port proposed to continue with the differential rates for import and export due to the commercial importance of this traffic. However, the existing ad valorem levy is proposed to be changed to a weight based wharfage charge. The proposal is approved.
- (c). MBPT has proposed a commodity-wise demurrage charges. This results in levy of different demurrage rates for different commodities instead of a single demurrage rate presently in vogue. It also results in levy of export demurrage (which is lower than the import demurrage in the existing SOR) on par with import demurrage. The port has proposed for import 3 days and for export 7 days as demurrage free period. The port was requested to clarify the basis on which these rates have been arrived at along with an impact analysis statement. The port did not furnish the impact analysis statement, but replied that commodity-wise demurrage rate is proposed as per the predominance of cargo as in the case of wharfage. The demurrage charges are levied for occupation of docks area and presently the levy is at a uniform rate of per tonne per day basis in respect of all the goods. In the absence of the figures showing the revenue impact on account of the proposal of the port to levy commodity wise demurrage, this Authority is not in a position to accord approval to the proposal at this juncture. The existing rate is, however, revised upwards by 25% in line with the general decision taken in respect of cargo related activities.
- (d). Presently no wharfage is recovered on sweepings collected on shore, ballast of the vessel and engineering materials, bunkers, stores and gears for repairs to ships in decks, seamen's baggage consisting of their personal effects, mails, post parcels and diplomatic bags etc. The port has included all these items except the bunkers in the proposed Section I (A) whereby they will be free from the payment of wharfage and demurrage. The port has proposed to levy on bunkers 50 % of the normal wharfage applicable. Although the requested cost details were not furnished by the port, it has pointed out that bunkers are provided by utilizing the port infrastructure, roads, wharfs etc. and it is essential to regulate the supply of bunkers. Though, it is not clear how levying a charge will regulate the supply, it is a fact that the Chennai Port Trust (CHPT) and New Mangalore Port Trust (NMPT) levy bunkering charges on the fuel supplied to the vessels. Further, none of the user bodies has raised any objection on the ports proposal to the levy of charges on the bunkers. The port's proposal to the levy of charges on bunkers at 50 % of the normal wharfage applicable is approved.
- (e). The port has confirmed, without furnishing any analysis, that wharfage charges are proposed based on the cost of handling and special care required to be taken while handling and storage of cargo as prescribed in clause 4.2.2 of the revised tariff guidelines.
- (f). In respect of items oil cake/fodder and sugar, wharfage rate proposed is substantially higher than the present rate for exports (Rs.6.90 per tonne) and lower than the present rate for imports (Rs.27.60 per tonne). When requested

to clarify the basis of proposing these rates the port informed that the rates have been fixed at Rs.16.10 per tonne as the cargo has been mostly of export predominance and the operations are highly loss making. The user bodies have also not shown resentment. The rate proposed is, therefore, approved.

- (g). The MBPT had been advised by this Authority's order No. TAMP/27/2004-MBPT dated 1 October 2004 to prescribe, based on the experience gained, unit based wharfage rate for different categories of motor vehicles at the time of its general review of the tariff. The existing ad-valorem rates for this item have still been proposed to be retained without assigning any reasons. The port was requested to explain why this Authority's directions have not been complied with. The port has replied that since the weight of vehicle varies depending upon the type of vehicle, brand, various inbuilt amenities and machineries and special luxurious accessories provided and the services to be provided vary, recovery of wharfage charges per unit basis is not feasible. Considering the reply of the port, the proposal of the port to maintain the ad valorem rates is allowed for the present tariff cycle. The port has proposed to delete the Note specifying additional facilities (free use of MBPT private road, rail ramp, preshipment storage facility free of demurrage for 30 days, supply of water and permission for recycling plants inside docks) to be provided for motor vehicles traffic as approved under this Authority's order No.TAMP/27/2004-MBPT dated 1 October 2004. Since the rate was fixed in October 2004 subject to the provision of the abovementioned facilities by the port, it is necessary to retain the note in the Scale of Rates to make the levy of wharfage subject to provision of these additional facilities to the trade.
- (h). The port has proposed to incorporate a new sub section for levying commodity-wise lighterage charges for the cargo handled at stream originating/destined to ports other than Mumbai Port. MBPT was requested to justify the basis on which the rates of Rs.20, Rs.25 and Rs.30 per MT have been arrived at with the requisite working sheets and details of the services rendered by the port for such operations which are not covered by any other charge payable under the SOR. MBPT was also requested to furnish the commodity wise quantity of lighterage cargo handled and the income under this activity generated in the last three years and the income projected for the next three years. Such an analysis was not furnished by the port. The MBPT has also asserted that these are cargo related charges. This is a complete change in the stand so far maintained by the port and no logic for the new principle to be adopted is also explained. In view of MBPT's statement that the lighterage dues are cargo related charges, the issue whether the lighterage dues are to be categorised as cargo related charges or vessel related has again cropped up. This Authority has given a categorical ruling on this issue while dealing with a representation from MANSA vide Order No.TAMP/98/2001-MBPT dated 21 March 2002. Endorsing the stand then taken by MBPT, this Authority has stated then that it is the carriers' responsibility to deliver the goods at the agreed place of delivery and in discharging cargo at anchorage, the vessel can be seen to discharge its contractual obligation. Even if it is presumed that such operation takes place at the request of the consignee, no one else other than the vessel has agreed with such request. Since no new development or logic is explained, there does not appear to be any reason for approving the revised arrangement proposed by the port. It is to be clarified here that this Authority may not have any reservation to prescribe the charge on per MT basis instead of GRT basis, if it is shown to result in better exercise of control by MBPT. However, shifting the burden to cargo interests cannot be accepted unless an error in the earlier ruling in this regard is brought out clearly. The MBPT may examine this issue further and come out with a separate proposal, if necessary. They need also to explain then as to how and from whom the charges would be recovered.

- (i). In the existing arrangement, no wharfage is levied on cargo discharged from one hatch of a vessel and reshipped in another for trimming or re-arranging the vessel's cargo either by lighters from over side or over the Docks wharves, provided in the latter case it is not allowed to remain on the wharf for more than 24 hours and port labour is not utilized. Whenever such cargo remains on the wharf for more than 24 hours, charges applicable to transshipment cargo shall be recoverable. It has now been proposed to levy full wharfage in such cases by removing the proviso in the existing clause. Supporting the amendment proposed, the MBPT has pointed out that when the vessels discharge cargo from one hatch to another hatch the berth productivity is lost and such vessels are likely to occupy the berth for more time. According to the port the amendment proposed is to compensate the productivity loss since the operation takes place at the berth for discharge and reloading and also such charges should act as deterrent for unproductive operation at the berths. Strictly speaking, the operation covered is not a transshipment operation in the true sense which will make it qualify for the concessional treatment. The proposed change is, therefore, approved.
- (j). Presently, no wharfage is levied on cargo discharged overside at berth from a vessel / barge to another vessel / barge. Similarly, no wharfage is levied on overside cargo received on a vessel / barge at berth from a vessel / barge. Stating that cargo overside discharge operations have increased in the port, MBPT in April 2006 sought approval for an adhoc levy of Rs.130/- per tonne for overside operations. Except proposing a modification in the conditionality to provide for such a levy, the port has not furnished any other relevant details to justify the rate. In the absence of consent for such a levy from the concerned users, the adhoc rate could not be considered. Further, the port's general rate revision proposal circulated amongst the user bodies under the consultative process did not contain the proposal to levy any charges for overside operations. The port also did not bring up the issue at the joint hearing held on 29 June 2006. That being so, this Authority is unable at this juncture approve the proposal. The port may come out with a separate proposal, if found necessary, with relevant cost details and justification.
- (k). The existing SOR permits the port to levy wharfage at Rs.43.70 per tonne and demurrage as applicable on cargo cleared from Docks under Section 49 of the Customs Act, 1962. MBPT has proposed to delete this note stating that the Port does not have any bonded warehouse and the provision has become defunct. The proposed deletion is approved.
- (l). Presently on transshipment, irrespective of the nature of cargo, wharfage and demurrage are levied on a per tonne basis. The port has proposed to amend the conditionality whereby Transshipment cargo, if discharged and re-loaded on to the same vessel/ another vessel, single wharfage will be levied for both movements and demurrage will be levied as per the demurrage schedule. Where advalorem rates are specified the existing method of levy at a rate per tonne would continue. The proposal is accepted.
- (m). The port has proposed to introduce a conditionality stating that before classifying any cargo under unspecified category in the wharfage schedule the relevant customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified. The port's proposed clause is incomplete. To make the proposal in conformity with clause 4.2.3 of the revised tariff guidelines the conditionality is correctly reworded.
- (n). As per the existing arrangement all goods sold under Sections 61 or 62 of the Major Port Trusts Act, 1963, are allowed storage, free of demurrage for five days following the date of confirmation of the sale and in computing the number of Free Days, Sundays and Dock Holidays are omitted. The port has proposed to amend this section to the effect that all goods when sold by the

port administration under Sections 61 or 62 of the Major Port Trusts Act, 1963, a free period of 10 days will be allowed from the date of confirmation of the sale by MBPT and on expiry of the free days demurrage will be charged on goods remaining uncleared until delivery is effected at the rate of Rs. 125/- per tonne per day. The proposal is approved.

- (o). ONGC has raised an issue of MBPT levying charges towards way leave fees and compensation by way of notional wharfage charges for granting permission to lay off-shore and on-shore oil and gas pipe lines between Mumbai High Field and Uran terminal. The matter was referred to MBPT who replied that the issue raised by ONGC are not an item covered in the proposed SOR of MBPT and these charges are levied as per the agreement entered into between MBPT and ONGC at the behest of the inter-ministerial meetings and the issues raised by ONGC have already been dealt with at the time of entering into the agreement between ONGC and MBPT. The compensation charge is levied by MBPT as a percentage of the wharfage rate fixed by this Authority though it is not clear whether any services are provided by MBPT against levy of this charge. If the compensation is levied for allowing the right to do business, it may be akin to royalty in which case a specific approval of the Government is necessary. This Authority has already pointed out to the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) to examine the issue to ascertain whether the relevant payment would not be a tariff item to be regulated by TAMP. As regards the way leave charge is concerned it is a fee for the use of the property of the port; and, the property is within port limits. Since Section 49 of the MPT Act empowers this Authority alone to fix such charges, the decision arrived at in the Inter Ministerial meeting may have to be put in a legal framework so as to meet the provisions reported above. This position has also been brought out to the notice of the Government.
- (xxxv). (a). The port has proposed to provide maximum 30 free days in certain specified area to promote export aggregation. The port has added that the provisions are applicable for aggregation of export cargo in certain specified areas for specified cargoes and hence not applicable for all commodities. Port further stated that the shippers, their associations, vessel agents, clearing agents etc. will be informed by circulars and publicity as required will be done from time to time. The proposal is accepted.
- (b). MBPT was advised to insert a conditionality in the SOR stating that demurrage charge on both import and export cargo/container shall not accrue for the period when the port is not in a position to deliver/ship cargo/container when requested by the users. MBPT replied that it does consider remission of demurrage depending on merits of the case and hence a general clause is not necessary in the SOR. MBPT's reply is not acceptable and a suitable condition in this respect is included in the SOR, which flows from the principles set in clause 2.15 of the revised tariff guidelines. Incidentally, such a provision has been included in the SOR's of many other port trusts and private terminals.
- (c). Although the port has sought a general increase in rate by 25% under the main activity of cargo handling the port has proposed rate increase of more than 25% over the existing rates in some of the slabs under licence fee for management of cargo operation and licence fee on bonded goods stored in the MBPT warehouses and open yards. Since no cost details were forthcoming nor any cogent explanation from the port for the rate increase, this Authority accords approval for a uniform rate increase of 25% over the existing rates under Sub- Sections A(III) and Sub-section B of Section II of the Dock Scale of Rates.

- (d). The port has proposed certain amendments to the existing provision for levy of licence fee for cargo storage in the specified areas. The existing conditionality limits the storage of goods in the specified areas upto 30 days and levying demurrage charges thereafter. The time limit has been proposed to be extended to 60 days. The port has proposed two rates one up to 30 days and second from 31<sup>st</sup> day to 60<sup>th</sup> day and the charges proposed are more than 25% over the existing rates. The port has explained that by increasing the number of days for concessional storage the impact of the hike in the rates for the extended free period in the proposal will not be more than the stated 25%. Based on the explanation furnished by the port this Authority approves the rate increase proposed and the conditionalities specified under Sub-Section A (II) of Section-II of the Dock Scale of Rates.
- (e). The port has proposed to retain the existing rates of licence fees for storage/cargo operation with or without installation of facilities and cargo handling equipment by the users for offshore activities as approved by this Authority under Order No.TAMP/28/2005-MBPT dt. 30 August 2005. When MBPT mooted the proposal in 2005 no cost justification for the rates proposed was furnished but had estimated that the arrangement with the Arya Off shore Services Pvt. Ltd. at 60% occupancy level would generate an income of Rs.2.33 Crores per annum. At the joint hearing held MBPT had given an undertaking that full cost details would be furnished at the time of general revision and this Authority approved the rates as an interim measure. By Order dated 30 August 2005, MBPT was advised to bear in mind the suggestion for differential rates for different location considering the cost of transportation and other incidental costs. It was also suggested to MBPT that sliding scale of rates for different periods of time with in the maximum tenure of time be considered at the time of general review of its scale of rates. Port was requested to furnish the cost based rates after considering all the suggestions. The port has now maintained that the services to offshore supply vessel and on shore cargo is a part of cargo handling and storage activity and the port does not maintain a separate cost statement for this segment. The port further stated that the storage charges as approved by TAMP have been incorporated in the comprehensive revision without any increase in the rates. Since no rate revision is proposed, the continuance of the existing rates is approved. The port is however advised to comply with the suggestions already made in para 8(vi) (a) and (b) of this Authority's Order No.TAMP/28/2005-MBPT dt. 30 August 2005
- (f). The Pulses Importers Association has argued that the port should continue to grant them long term storage facility for consignments of pulses at port's warehouses at Rs.60/- per sq. mtr. per month which will ensure continued supply of cargo to the port. The time limit upto which the cargo is to be permitted for storage in the port's warehouse and that too at concessional rate is an operational matter to be dealt with by the port depending upon the space availability and demand from other cargo groups.
- (g). The port has proposed incorporation of two new sub sections under Section II of the Dock Scale of Rates. Sub- Sections A (IV) captioned licence fees for commercial establishments like shops, duty free shops, curio shop etc. with a rate of Rs.360 per sq. mtr. or part thereof per month for space allotment in the Mumbai port Trust buildings and Sub- Sections A(V) captioned licence fees for storage, warehousing permitted by Traffic Manager with or without installation of facilities, cargo handling equipments by the users in non custom notified area with a rate of Rs.20 per sq. mtr. or part thereof per month. According to the port the expansion of activities and increase in cruise traffic have necessitated the provision of specific rates in the scale of rates on leave and licence basis. The port also clarified that the rate of Rs.360 per sq. mtr. or part thereof per month or part thereof has been arrived at on the basis of the draft land policy of MbPT which prescribes rate

of return of 6% on land values for a particular year published by State Government in the stamp duty ready reckoner and the rate of Rs.20/- per sq. mt has been arrived at on the basis of existing rate for open areas. Although the details of computation of the rates have not been furnished by the port, based on the port's explanation as furnished above, this Authority approves inclusion of these two sub-sections in the Scale of Rates.

- (h). At Sub-section (A) (V) it has been mentioned that Traffic Manager would permit warehousing. In line with the general decision taken at other ports it is appropriate to specify that 'MBPT or person authorised by it' instead of specifying individual officials would exercise the powers as internal delegation of powers to individual officials can be done at MBPT level. The suggestion is acceptable to MBPT and requisite modification in this respect has been carried out in the SOR.
- (i). The Customs Department has demanded that MBPT should not charge rent on operational areas such as examination of goods, passenger baggage, Rummaging and Intelligence Office and for storage of confiscated cargo. MBPT has replied that the issues raised by the Customs form part of bilateral arrangement with the Customs and the port and are not related to the revision of Scale of Rates. Irrespective of the bilateral agreements, if any, entered into between the Customs and Port, the charges applicable for use of the property of the port inside the port limits should not be in excess of the rates approved in the Scale of Rates.
- (xxvi). (a). MBPT was advised to propose separate berth hire charges as per clause 6.5.1 of the revised tariff guidelines by grouping berths having comparable services / facilities. Since provision of wharf cranes vary from berth to berth at docks MBPT was requested to propose differential rates as required under the revised guidelines. MBPT has, however, maintained that except at few berths, services rendered at all berths/piers are common and the exceptions are only in respect of the capacity of cranes and covered sheds. MBPT apprehends that if different rates for different berths are prescribed, vessels may opt for allotment of berths of lower rates and berths having higher rate may remain underutilised. In view of this, the port has requested that berth hire charges should be uniform irrespective of availability of covered shed, etc. and would not be differentiated based on facilities and services provided. At MbPT, all berths in the docks are functioning as multi-purpose berths. Allocation of berths is based on the factors like draft, availability of sufficient quay-length, width etc. which determines where a vessel is to be berthed and not the facilities available at a particular berth. Regarding provision of rebates for major components of service/facilities not provided, as pointed out by the port, the sub-activity relating to Berth Hire shows deficit and even the operating expenditure is not fully recovered. The existing SOR prescribes differential berth hire for Indira Docks and P&V docks. Further, the rates levied for occupation of jetties at MOT and Pir Pau are also different. The continuance of the existing arrangement is, therefore, approved.
- (b). The port was advised to incorporate a clause stating that no berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at its berths due to break-down of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port. Although, the port responded negatively stating that in such cases the Board exercises its powers for remission depending on the merits of the case, this Authority directs incorporation of a suitable clause in the Scale of Rates in line with the principle set in clause 2.15 of the revised tariff guidelines. It is noteworthy that such a condition has already been included in the SORs of COPT, VPT, CHPT and NMPT besides some other private terminals.

- (c). The port has proposed to add a conditionality to the effect that minimum GRT for any vessel except off-shore supply vessel will be taken as 1000 GRT for levying the Composite Berth Hire Charges. The proposed amendment is only to clarify the existing position since another note in the same section deals with levy of charges on shore supply vessels per GRT without insisting for a minimum of 1000 GRT. The proposal is approved.
- (xxxvii). (a). The port has furnished the basis on which the on-board stevedoring rate for the item - steel coil, steel plates, pipes and angles and other steel products and Billets - has been arrived at with reference to the rates prevailing in the existing schedule. Similarly the port has furnished the working sheet showing the basis on which the rate for the new item - Zinc ingots - has been proposed to be incorporated in the SOR. Even though some of the users have objected to the proposed rates in this regard, the working furnished by the port and the cost deficit in this activity are found to justify the proposal.
- (b). The port has proposed to raise the ceiling rate for supply of gear in respect of oil cake in bulk from Rs 10 to Rs.22 stating that the proposal has been made after considering the quantum of service required. Since the port has not substantiated its contention with any cost analysis and the increase proposed is 120% over the existing rate, this Authority is not in favour of approving the proposal.
- (c). The port has proposed to grant a rebate of Rs.30 for lashing / unlashng work done by the vessel agent. It was suggested to the port to propose a rate for containers with out the element of lashing/ unlashng and if the service of lashing/unlashng is provided by MBPT, charges therefor can be recovered extra by the Port. MBPT has agreed to the suggestion. Necessary modification has been carried out in the Scale of Rates in this respect.
- (d). This Authority passed Order No.TAMP/89/2002-MBPT on 10 September 2003 for fixation of rates for providing stevedoring services taken over by the MBPT. The MBPT then informed that the rate of Rs.630/- per shift per worker plus piece rate at actual was being recovered for the stevedoring from 26 June 2001 in accordance with the Authority's Order dated 12 June 2001 and the balance if any of the piece rate collected from vessel agents / stevedores during the period June 2001 to 31 October 2002 will be refunded to the concerned parties after the dispute with the Labour Union on the piece rate is resolved. The port was requested to intimate whether the dispute with the Labour Union is resolved and the balances refunded to the parties and whether the relevant cost statements submitted reflect the present position. MBPT did not furnish any information as regards the details relevant to the cost statement, but replied that the dispute with the labour union has not been resolved as yet. The MBPT is advised to resolve quickly the dispute with the labour union and make arrangement to refund the dues to the concerned users.
- (h). Since the deficit in the stevedoring activity as reflected in the cost statements would not be wiped out even after the proposed increase in the rates, the port's proposal to increase the stevedoring charges is approved.
- (xxxviii). (a). The existing caption to Section V A has been proposed to be amended to "Composite Charges on Cargo Containers Handled with Quayside Gantry Cranes" and the caption to Section V B to "Composite Charges On Cargo Containers Handled with Cranes Other than Quayside Gantry Cranes". The proposal is approved as the equipment used for operation should be the determining factor rather than the berth where the vessel is in operation. Corresponding amendments to the note in respect of transshipment containers loaded by gantry crane and unloaded by non-gantry crane or vice-versa is also approved. The proposal to include a note below Sections V A and V B

clarifying that hazardous containers include permitted "A" category containers as also "B" & "C" Category Containers is also approved.

- (b). The port has proposed to provide a box rate for containers moved by barges between the port and other ports and handled by quay side gantry crane. Presently, rates exist for such containers handled with cranes other than quay side gantry cranes. Since the charges for usage of the quay side gantry crane has only been added to these rates for containers moved by barges between the MBPT and other ports, the proposal is accepted.
- (c). In the note (iii) below the notes to sub-section A & B, the port has proposed to add the service of lift on of export/ lift off of import containers at the pre-stack area, the cost of which has already been included in the charges towards on board stevedoring. Port has also reworded note (iii) ibid to restrict the removal of containers between shipside and prestack/R C D yard in docks loading/off loading of I C D containers on railway wagons with in the Docks. The proposals are approved.
- (xxxix) (a). By the tariff Order dated 13 September 2005, composite box rates were approved for containers handled at MBPT. These were based on aggregation of the existing separate rates for the individual activities now covered by the composite box rate and are valid upto 31-3-2006 as cost projections for the subsequent years were not furnished. The MBPT has brought out that the container operations are classified along with cargo handling at docks and storage activity and no separate cost records are maintained for container as MbPT is not primarily a container port and the facilities are limited. According to MBPT, there is a downward trend in the throughput of containers (during the year 2005-06 the container throughput was lesser by 25% as compared to the previous year) which is likely to continue upto 2008-09 i.e. till the offshore container terminal is commissioned. Port has stated that it is unable to make any assessment in this regard. Since no increase in the existing rates is sought and the traffic is facing downward trend the present tariff is allowed to continue.
- (b). The port has prescribed the reefer plug point charges at US\$ 6.5 (Rs.282.90 for Coastal) based on the existing rate of US \$ 38 per day or part thereof on pro-rata basis for 4 hours as per the revised guidelines. Port has proposed to reword 'reefer points will be allotted on per vessel/per point basis' to 'reefer points will be allotted on per container/per point basis' as the reefer points are allotted for a container and not for vessel. Since the rewording is to remove the ambiguity the proposal is accepted.
- (c). While finalizing the MBPT proposal for fixation of composite box rate for handling containers, the MANSA raised the issue of reviewing the ceiling rates for transportation of containers from yard to CFS. The MBPT was directed by this Authority under Order No.TAMP/20/2005-MBPT dt. 13 September 2005 to undertake a review regarding the existing ceiling rate for transportation from yard to CFS and file a suitable proposal with in three months after availing the requisite assistance from user association. The port in this respect informed that it wanted to take over the function of transportation of containers from Yard to CFS and accordingly, tenders were invited but the tender could not be awarded due to industrial dispute raised by the employees' union and hence the exercise of reviewing the ceiling rates for the above activity could not be carried out. The Port has, however, confirmed that it is committed and determined to take over the activity of transportation of containers from CY to CFS.
- (d). MBPT was directed by Order No.TAMP/20/2005-MBPT dt. 13 September 2005 to come up with a pointed proposal regarding the port collecting the composite charges directly from exporters and importers. The port has now

stated that the container related charges are recovered in advance before rendering of services and, therefore, it will not be technically possible to collect Box Rate from Importer/exporter as they come into picture subsequent to completion of the operations. Further, according to the port as the services are rendered primarily to container operators, the charges for these services cannot be recovered from the cargo owners. Thirdly, where importers/exporters do not come forward, it will not be possible to recover charges from them, which may lead to late realization or non-realization of Port's statutory charges. It is noteworthy that the system of levying containerised cargo related charges directly from cargo interest is smoothly managed at KOPT. The MBPT is advised to study the issues further and explore the possibilities to revise the existing arrangement in this regard.

- (e). In the present Scale of Rates, charges for containers handled by top lift trucks / transtainers / reachstackers are levied extra. The port was requested to review whether this conditionality is in tune with another condition specifying the constituent services covered by the composite box rate. The port in its reply stated that the leg of transportation from CY to CFS is performed by private transporters and all related movements at CFSs are also carried out by them. In the eventuality of breakdown of their equipment, the Port's TLTs/Reach stackers may have to be supplied to them. Besides, for loading of factory stripped containers, unloading of factory stuffed containers and grounding of containers at DVS etc., the port may have to supply these equipment to importers/exporters. Therefore, port maintains that the rates need to be specified separately for recovery of charges for use of TLTs /Reach stackers. Port also added that all the containers handled at the docks may not require deployment of transtainer and top lift trucks and so the charges for these containers are not covered in composite box rate prescribed. Based on the ports explanation the existing conditionality is allowed to continue.
- (f). Charges for container handling equipment on 'per move' basis are prescribed under sub-section C(1) of container related charges. These rates have been deleted under this Authority's Order No.TAMP/20/2005-MBPT dated 13 September 2005. MBPT has requested to retain the rate proposed in Sub-Section.C(1) since the rate prescribed herein will be required for services not covered in the Box Rate such as handling of break bulk cargo by gantry crane on a vessel including container vessel. Based on the explanation provided by the port the proposal is approved.
- (g). A new section C (2) "Composite box rates for on board shifting of containers" has been proposed by the port. The proposed rates have been arrived at after adding the applicable stevedoring charges and the equipment charges. The proposal is approved.
- (h). The provisions about ceiling rates for handling/removing of containers from shipside to container yard or vice versa approved under Order No.TAMP/20/2004-MBPT dated 10 August 2004 and Order No.TAMP/14/2005-MBPT dated 25 April 2005 have been incorporated in the draft Scale of Rates under sub-section C (4) of container related section. The port was requested to consider whether there is any need to retain this section after the composite box rate has been prescribed to cover this element of service also vide note (iii) under sub-sections (A) & (B) ibid. Port's attention was also invited to the Authority's order No.TAMP/20/2005-MBPT dt. 13 September 2005 which states that escalation will not be levied separately on introduction of the composite box rate. The port has agreed to the suggestion and accordingly this Sub-Section C (4) has been deleted.

Some of the existing conditionality in the Schedule under sub-section D relating to container tariff has been proposed to be amended in view of the

removal of the note pertaining to the declaration of the General Landing Date. A conditionality that hazardous containers will be charged 25% premium has been added. The amendment proposed is approved.

- (j). A provision has been made for levy of demurrage on cargo in containers in addition to licence (storage) charges on containers. As per clause 5.6.2 of the revised guidelines for tariff fixation demurrage on containerized cargo should not be charged in addition to the licence (storage) fees on containers unless special grounds exist for doing so. The MBPT pointed out that (i) it handles containers by utilizing various berths and various facilities including CFS, (ii) the operations are done by various agencies and (iii) the box rates have been fixed considering the rate prevailing at JNPT. MBPT is, therefore, of the view that since the port is directly or indirectly undertaking all the activities connected with the container operations, the tariff structure has been defined to effect tariff control. Port further has stated that in case this tariff is reduced, the port will have to seek for heavy cross subsidization on other cargoes. The request of the port to allow the existing tariff arrangement to continue for this tariff validity period, is acceded to with a condition that the port should adjust this tariff item as per the revised tariff guidelines at the time of the next tariff review.
- (k). The port has proposed to reduce the demurrage charges on cargo inside the container from Rs.800/- per TEU per day to Rs.500/- per TEU per day. The proposal is approved.
- (l). The port has proposed to introduce a new conditionality whereby container other than shipper owned container can be removed from storage area to sales warehouse at the cost of the Main Line Operator. The port has justified that introduction of such a provision is necessary to decongest the operational areas by ensuring faster removal of containers from CY to CFS. Since this is an operational issue, this Authority has no objection for the proposed insertion, relying on the judgement of the port.
- (m). The port was advised to come up with a single wharfage rate for containerized cargo by the Authority's Order No.TAMP/20/2005-MBPT dated 13 September 2005. The port has not made any proposal in this direction and submitted that since there is drop in container throughput for commercial consideration at this juncture fixation of single wharfage is not considered. Like in the case on demurrage on containerised cargo, the port should address this issue also frontally at the next general review.
- (n). The provision for recovery of consolidated charges on cargo in transshipment containers presently existing in the sub-clause 1 has been proposed for deletion by the port. Port has clarified that the relevant clause is deleted as MbPT's transshipment charges are higher than those of JNPT and to make operation cost effective, the consolidated cargo wharfage on transshipment containers is deleted and a reduced box rate has been prescribed. In view of this clarification, the proposed deletion is agreed to.
- (o). The MBPT has proposed to delete the provisions for grant of rebates for carrying out operations by port users with their own arrangements incorporated under order No. TAMP/20/2005-MBPT dated 14 September 2005 without assigning any reasons. The port was requested to elucidate. The port replied that containers are handled at different berths, i.e. Berths having QGCs and not having QGCs and in fact there is no rebate allowable on the composite box rate as uniform rates have been prescribed. Since the unified handling system introduced take into account use of port's equipment provision for grant of rebates need to be continued to provide the contingency of port equipment not being available for various reasons and hence the port's proposal is not fully agreed to. It is noteworthy that the

revised tariff guidelines also prescribe about allowing such rebates. Presently, however, for not using the gantry crane a rebate of Rs.830.87 is allowed on a 20' container; Rs.600/- for non-utilization of gantry crane and Rs.230.87 being the difference in the levy of stevedoring charges (proportioned rebate for 40' containers and above 40' containers have also been provided). In the proposed Scale of Rates a built-in rebate towards non use of gantry crane and difference in the levy of stevedoring charges on containers handled with cranes other than gantry crane have already been provided. In view of this, this Authority approves the deletion of the existing sub-Section (C) (i) of Section-V of the Dock Scale of Rates.

- (XL). (a). The port has proposed deletion of the existing provisions regarding charges for 60-tonne fixed crane at Jetty end and for TATA PH cranes as these cranes have been decommissioned / disposed off. The proposed deletion is approved. Even though the port does not have any mobile crane of capacity over 20 tonnes, the port has proposed that the provision regarding heavy lifts need to be continued as the provision relates to exemption of charges in certain cases. The retention of the existing provision is accepted. The port should come out with a detailed analysis of this item at the time of next review, if it proposes to continue with this charge even during the next cycle (2009-2011).
- (b). The proposed charges for Forklift 16 tonnes are higher than the rates for 10-14 tonnes Mobile Cranes and Tower type cranes of 20 tonnes capacity. The port has arrived at the charges for forklift 16 tonnes by considering the actual operating expenditure for the year 2004-05 and 15% ROCE. Based on the details furnished by the port, the proposal is approved.
- (XLi). (a). The port has proposed to delete the existing provisions regarding ban on availing trunk calls, recovery towards charges for trunk calls made and recovery of cost of repairs or replacement if the telephone instrument or the cord is damaged or lost. Since this condition appears to be redundant due to improvements in telecom technology, the proposal is approved.
- (b). The port has not furnished any cost details in support of the proposed steep increase of 500 % (from Rs.10 per tonne to Rs.60 per tonne) in the labour charges payable on goods, the cost of handling of which has not been specified elsewhere in the SOR. The port has only claimed that these charges were made effective from May 1988 and have not been revised for the last 18 years. In the absence of any cost details it is difficult to approve the proposal made by the port to increase the rate by 500%. However, since the existing rate has remained unrevised for the last 18 years, this Authority restricts the increase to 100%, as is proposed to be done in case of some other miscellaneous tariff items. Likewise, the proposed increase of 300 % (from Rs.5 to Rs.20) for issuance of a Copy of Application cum Bill is also restricted to 100%.
- (c). As per the existing SOR, the charges for supply of fresh water for vessel's own use shall not be recoverable in the case of vessels berthed at Docks and charges for supply of fresh water for other than vessel's own use shall be recovered at the rate of Rs.120 for 1000 litres. The port has proposed to amend this section to levy a charge for supply of fresh water at the rate of Rs.150 for 1000 litres. Considering the revenue deficit in the relevant activity, the proposal is approved.
- (d). The charges for permits for lorries, mobile cranes, etc. to ply in the docks have been proposed to be increased in the range of 100% to 6100%. The charges for duplicate permits have been proposed at a rate higher than that for fresh permits. The port was requested to furnish the reasons for proposing substantial increase in rates. Since for receipt of export cargo and for

evacuation of import cargo the services of lorries are a prime requisite the port was also requested to consider whether such trucks need to pay any entry fee at all. The port has, however, maintained that the trucks entering the port need to pay the entry fee and their entry needs to be controlled in the port by checking vehicle permits/Dock Entry Permits. The port did not furnish any cost details. It only stated that these charges were made effective from May 1988 and have not been revised for the last 18 years. In the absence of any cost details it is difficult to approve the proposal made by the port to increase the rate by 100% to 6100%. However, since the existing rates have remained unrevisted for the last 18 years, there may be a case for a reasonable upward revision. This Authority, therefore, finds it reasonable to restrict the upward revision by 100% of the prevailing rates.

- (e). The port has proposed to delete the existing provisions on recovering Charges from Masters, Owners or Agents of vessels in respect of Port Trust labour rendered idle and on labour requisitioned and supplied but not fully or properly utilized. According to the MBPT with the port taking over stevedoring, this section can be deleted as shore and on-board labour idling is on account of port. The proposal is approved and, the existing fee of Rs.10/- per escort is also deleted.
- (f). The port was requested to clarify the reasons for increasing the charges payable by bonafide visitors to the passenger berth from Rs 5 per head to Rs 50 per head. The port replied that the charges have been hiked with a view to discourage entry of visitors. The proposed rate is approved.
- (g). The port has proposed to introduce a new levy of embarkation and disembarkation charges per passenger at Rs.150 per embarkation and at Rs.150 per disembarkation. In fact, MBPT in November 2005 had sought approval of this Authority to this levy on an adhoc basis with effect from 25 November 2005. MBPT was requested to furnish the basis for arriving at the ad hoc rate and proof in support of the consent of the users for the proposed rates. MBPT in February 2006 informed that amenities such as passenger lounge, baggage trolleys, check-in-counter, furniture, security, general hygiene and cleanliness, water fountain, illumination, bus/coach, parking, maintenance of terminal building, etc. have been provided at Mumbai International Container Terminal for managing the cruise vessels and substantial expenditure has also to be incurred on manpower for providing these services. As per the information furnished by the port, regular cruise service commenced from 2 October 2005 and the levy of embarkation and disembarkation charges on ad-hoc basis continues from that date. MBPT stated that since users of the above service are the passengers embarking and disembarking from the cruise ships and not the cruise liner or the agents, obtaining consent from individual user is not feasible. For the reasons elaborated by the port there exists a case to levy the passengers embarking and disembarking charges. Further in terms of Section 48 of the MPT Act also, the port is entitled to levy charges on passengers landing / boarding through the port. Although the port has not justified the quantum of levy by furnishing the requisite cost details, applying fair judgment this Authority approves a levy of Rs.150/- per passenger per embarkation and Rs.150/- per passenger per disembarkation with prospective effect.
- (h). A new levy for use of MBPT facilities for supply of water by licensed agencies has been proposed. The port has stated that although a separate cost sheet cannot be made as it is a new item, the proposed levy is to bring the activity under regulatory framework and the rate of Rs.30 per 1000 litre to be levied is for use of port facilities for rendering the service. This Authority for the reason advanced by the port approves the levy.

- (XLii). (a). The cost statement reveals that the dry docking activity is all along in heavy deficit and other core port activities subsidize the dry docking activity. The steps, if any taken/proposed to be taken to reverse the situation was sought from MBPT. The port was also requested to furnish separately the deficit on account of port owned craft and other commercial vessels. The port did not furnish the data sought but stated that the work of caisson gate has been taken up for improving the service.
- (b). When MBPT submitted its proposal for revision of dry dock charges in the year 2005, it stated that no separate details were maintained for 'docking and undocking' and 'dry dock rental charges'. On this occasion also MBPT has stated that the income details are not separately available and cannot be furnished. The port is advised to maintain appropriate records to elicit the required details as and when necessary.
- (d). In Sub-section I of dry dock charges, presently only two slabs are prescribed, up to 1000 GRT and above 1000 GRT. The port has proposed to have six slabs as up to 1000 GRT, 1001 to 2000 GRT, 2001 to 3000 GRT, 3001 to 4000 GRT, and 4001 to 5000 GRT and above 5000 GRT. Since the rates of Dry Docking charges have not been revised and only the existing rates are re-worked on slab-wise basis, the proposed is approved.
- (e). While approving the revision of charges in January 2004 for chipping and painting labour this Authority had asked the port to implement the revised rates (Rs. 630/- per labourer per shift plus overtime wages on actuals) with the permission of the High Court. Port has proposed to shift this section from the Composite Berth Hire Charges to the Section dealing with Dry Dock Charges. Port has presently proposed to retain the rate of Rs 630/-. It is understood that the port continues to levy the old rate of Rs.525/-. In its original proposal the port had neither stated the action it had taken in this case nor the present status of the case. The port has also not furnished the cost details of this activity for review of the rates. On making a specific enquiry the port has replied that obtaining permission of High Court for implementing revised charges for chipping and painting labour as per TAMP's order dated 09.01.2004 is in process. The revised rate of Rs.630/- per labourer per shift can only be implemented subject to the permission of the Hon'ble High Court.
- (XLiii). (a). As a preamble to the Bunder Scale of Rates the port has proposed to prescribe the bunder limits and extend of wharves by shifting the existing note (3) appearing below the Bunder Demurrage Schedule. The users consulted in this proceeding have not made any objection in this regard. The proposal is agreed to.
- (b). The annual Licence fee for water conveyance has been proposed at 10 times the monthly fees instead of 8 times as at present. When enquired the reasons for this change, MBPT has stated that the concept of 8 months probably would have crept in over the years due to allowance for monsoon. At the joint hearing held on 29 June 2006 the concerned user bodies had strongly opposed the said proposal. In the absence of any convincing argument from the port in favour of the proposed change, this Authority is not inclined to approve any change in the existing conditionality in this respect.
- (c). A new sub section (C) has been proposed which would enable the port to grant licence for storage with or without installation of facilities, cargo handling equipment by the users in non custom notified open areas at the rate of Rs.20/- per sq. mtr. or part thereof per month with a condition that Installation of facilities/ cargo handling equipment shall be subject to the clearance by Chief Engineer/ Chief Mechanical Engineer and shall be dismantled and removed within 15 days. The Port has stated that there is a

demand for storage of cargo in non-custom notified area for the cargoes that are out of customs charge and as bunders are non-custom notified area, to meet this requirement the provision proposed at section (II) (V) of the DSR has been included in the BSR. Since the land value at the distant bunder areas may not be the same as that of the prime dock area, it would not be in order to levy the same rate as applicable to the docks for the bunder areas. This Authority is, therefore, is not inclined to approve the present proposal of the port and the port is advised to submit a separate proposal, if found necessary, after considering all the relevant aspects including the value of the land at bunders.

- (d). (i). The port was requested to furnish the basis on which wharfage/demurrage rates at bunders has been proposed for petroleum products, coal, hazardous and non hazardous cargoes and salt with cost statements. Port was also requested to furnish the item-wise estimated quantity of cargo to be handled in the next three years and the income expected to be generated therefrom. In the past this commodity was being loaded to the barges through pipelines at Hay Bunder. Since the pipes have become defunct a couple of years back the Navy and Petroleum companies have resorted to supply bunkering through tankers and loading them to the barges at Mallet Bunder. Wharfage for these commodities were recovered @ Rs.6 per M.T. at par with the rate prescribed for non-hazardous cargo as BSR does not have any provision for this high value commodity. The port, therefore, argued that there is a need to bring petroleum products specifically under BSR as substantial volume (around 16000 tonnes to 20000 tonnes per month) is being loaded at Mallet Bunder. The rate of Rs.12.50 per tonne proposed by the port for handling of petroleum products at bunders compares favourably with the rate presently levied at MOT. The port has proposed a concessional coastal rate of Rs.7.5 per tonne for this cargo. As per clause 4.3. of the revised tariff guidelines it is not mandatory for the port to grant concessional coastal tariff for this commodity. This Authority, therefore, approves a rate of Rs.12.50 per M.T. for this cargo and the port may, if it so desires, charge lower rate for the coastal cargo of petroleum products handled at bunders.
- (ii). MBPT in December 2005 sought our approval for an adhoc levy of wharfage at Rs.35/- per tonne on coal handled at Bunders. MBPT in February 2006 informed that consent of users is not sought and the proposed charges will be levied only after the approval of the rate at the time of general rate revision. Presently, the port levies wharfage charge on coal at Rs.20/- per tonne, as applicable to hazardous cargo. The port's proposal to levy Rs.35/- per tonne has not been substantiated with any cost details. This Authority finds it reasonable to prescribe a rate of Rs.25/- per tonne both for thermal coal and other then thermal coal which is the highest wharfage rate available at Bunders, after this revision. The port has proposed a concessional coastal rate of Rs.21/- per tonne for this cargo. As per clause 4.3. of the revised tariff guidelines it is not mandatory for the port to grant concessional coastal tariff for thermal coal.
- (iii). A new clause prescribing charges for loading/unloading of steel at Hay Bunder has been proposed. Port was requested to justify the proposed rates of Rs.100/- and Rs.50/- per tonne with cost details. Although no cost details were furnished the port stated that cargoes that are being handled at hay Bunder attract wharfage as per DSR. Wharfage in the existing BSR is Rs.12 per M.T. for import and Rs.6 per M.T. for export where as wharfage rate in the existing DSR is @0.54% of CIF for imports and @0.12% of FOB value for exports

which according to the port works to Rs.155 per M.T. for import and Rs.28 per M.T. for export. The port has further stated that if the steel cargo is handled at the docks, it would have earned Stevedoring charges @ Rs.64 per tonne and to maintain the earning, the port has stated that the revised wharfage at Hay Bunder is pegged at Rs.120 per M.T. for import and Rs.50 per M.T. for export based on the level of facilities offered by the Port. The port's contention that had the cargo been handled at docks, it would have earned Rs.64/- per tonne should be seen in the light of the expenditure it would have incurred in providing stevedoring services which is in deficit. This Authority approves the rate of Rs.25/- per tonne for import and Rs.15/- per tonne for export of steel at bunders which are the highest wharfage rates, after this revision, available thereat.

- (e). Presently on cargo handled at Hay Bunder, Haji Bunder, Malet Bunder and New Ferry Wharf (except Fish Jetty) import demurrage of Rs.16 on hazardous cargo and Rs.4 on non-hazardous cargo is levied. The export demurrage levied on these commodities are respectively Rs.8 and Rs.2. The port has proposed to have a common demurrage rate (Rs.20, Rs.5 and Rs.20 for Hazardous cargo, non-hazardous cargo and coal respectively) dispensing with differential rates for import and export. While arriving at the rate for hazardous cargo the existing rate for import has been taken as the base and a 25% increase is considered for the common demurrage rate. Considering the explanation furnished by the port in improving the amenities at the Bunders for handling coal, the proposal is approved.
- (f). Note (4) under the existing demurrage schedule states that wharfage will be assessed on the gross weight of the goods as shown in the invoices and specifications together with Customs documents and Import and Export Applications and Gross Weight, if not in exact multiple of 100 kgs. will be rounded off to the next higher multiple of 100 kgs. for levy of the charges. Port has proposed to amend this conditionality to the effect that wharfage will be assessed on the gross weight of the goods as shown in the invoices and specifications together with Customs documents and Import and Export Applications. The proposal appears to be in order and this Authority approves the same.
- (g). General Rule to Section II to the existing Bunder Scale of Rates states that the minimum charge recovered in any Application-cum-Bill or Bill should not be less than Ten Rupees. The port has proposed to increase this rate to Rs.20/- which is agreed to.
- (h). A new clause has been proposed to be introduced in the BSR relating to supply of water by licensed agencies. For the reasons stated earlier with respect to introducing such charge at the docks, the proposal is approved.
- (i). MBPT was requested to incorporate a clause in the Bunder Scale of Rates stating that demurrage charge on both import and export cargo/container shall not accrue for the period when the port is not in a position to deliver/ship cargo/container when requested by the users. MBPT stated that introduction of this conditionality is not acceptable to it due to practical operational conditions. However, an appropriate clause in the Bunder Scale of Rates is included based on the principle enumerated as required under clause 2.15 of the revised tariff guidelines.
- (XLiv). (a). The existing Section III-Charges for Ship-breaking, Construction and Repair of the vessels in the Port Trust Bunders has been proposed to be bifurcated into two Sub sections: Subsection (I) Charges for Ship-Breaking and (II) Charges for Construction & Repair of the vessels.

- (b). The criteria for determining regulated period have been changed in Section II-Charges for Ship-breaking - as 1 month for 300 LDT instead of 600 LDT. MBPT stated that a clause regarding regulated period for breaking of ships was inserted in 1995 and the regulated period of one month was based on the view that newly developed ship-breaking yards in western coasts achieved higher productivity exceeding 1000 GRT per month per vessel which is equivalent to 600 LDT per one month. The port has further stated that during 2004-05, approximately 45 ships/ vessels were broken at MBPT yards and the aggregate LDT of ships broken was 84466 MT within a regulated period of 5022 days. Since the breaking of ships was completed within 3017 days (as against regulated period of 5022 days) the port is of the view that the quantity prescribed to be broken during the regulated period of one month should be enhanced to 800 LDT. Based on the clarification furnished by the port, this Authority approves the amendment proposed by the port.
- (c). A levy of Rs.15/- per GRT per day is proposed by the port against the existing rate of Rs.10/- per GRT per day on vessels launched from the hard and lying in the adjoining Bunder basin for fitting out or any other purpose stating that the existing rate remained unrevised for a very long time. Although cost details have not been furnished, this Authority approves the proposal considering the overall cost deficit in this activity.
- (d). As per the existing arrangement ship-breaking will normally be allowed only of Port Trust vessels and the wreck removed from the Harbour and other vessels certified by the Deputy Conservator as not fit for going out of Mumbai for risk factors and no vessel shall be broken up in any Port Trust basin/hard without the prior specific permission of the Board. MBPT has proposed to amend this conditionality whereby ship-breaking will be allowed of vessels and the wreck removed from the Harbour and no vessel shall be broken up in any Port Trust basin/hard without the prior specific permission of the Port. This is purely an operational issue and does not appear to be a condition associated with tariff. Since the port can operationally regulate this matter, the conditionality is deleted.
- (e). MBPT has omitted the amendments carried out in respect of vessels being broken up on the Port Trust Harbours/plots by the licensees under this Authority's Order No.TAMP/15/2003-MBPT dated 6 May 2003, and Order No.TAMP/30/20034-MBPT dated 10 August May 2004. The orders dated 6 May 2003 and 10 August May 2004 would come into effect only when ship-breaking plots are licensed to ship-breakers for a period of 10 years. It is understood from MBPT that the Government approval for licensing the ship-breaking plots for 10 years is still awaited and hence the port has not included the rates earlier approved by this Authority.
- (XLv). (a). Port has proposed increase in wharfage rates at 25% on POL and POL products, 110% on chemicals and 68% on edible oil import and 300% on edible oil export. (Presently the import wharfage on edible oil is Rs.24 per Tonne and the export wharfage is Rs.6 per Tonne and since a common wharfage of Rs. 40 has been proposed the impact is more in the export wharfage). Port has also proposed concessional coastal rates for chemicals and edible oils. As already stated in paragraph 9 (xxvii) (c) above the POL handling activity (which includes the cost details of liquid chemicals) generates an aggregate surplus of 159.08 crores during the next three years and as per clause 2.11.6 of the revised tariff guidelines the surplus sub-activity should not be burdened beyond the existing level. In adherence to the tariff guidelines mentioned above this Authority does not approve the port's proposal to increase the wharfage charges on POL and liquid chemicals at MOT and Pir Pau.

- (b). Some of the user bodies have complained that since night navigation facilities are not available at Pir Pau, there is no logic in requiring the ships to pay berth hire for night stay at Pir Pau. Clause 6.6.1. of the revised tariff guidelines, inter alia, states that time limit prescribed for cessation of berth hire should exclude the ships waiting time for want of favourable tidal condition or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities. Even though this clause is not relevant to the issue agitated, the principle enunciated by the clause that absence of night navigation cannot be regarded as fault of the port, should be recognised.
- (c). The port was advised to incorporate a clause stating that no berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at its piers due to break-down of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port. The port disagreed with the suggestion stating that it may lead to disputes with the users as there can be numerous reasons for non-operational time of the equipment and many a times reasons are attributable to vessels. The port's argument can not be accepted and a suitable clause has been incorporated in the Scale of Rates in this respect as per clause 2.15 of the revised tariff guidelines.
- (XLvi). (a). The port has proposed a new levy of Misc. charges for use of its on-shore pipelines between the distribution manifold at Pir Pau and Oil Industry's storage / marketing installations at Sewree / Wadala. The rates proposed are reproduced below:

Sr. No.	Description of pipelines	Charges per hour or part thereof (In Rs.)	With effect from
1.	SKO (new pipeline)	14,295	7 May 2004
2.	HSD (new pipeline)	14,295	27 May 2004
3.	Bunker / Black Oil Line (new pipeline)	14,295	4 June 2004
4.	Flushing Line (existing line)	7,148	-
5.	Facility utilization	2,859	-

- (b). MBPT in August 2005 had filed a proposal with this Authority for an ad-hoc approval of these rates with retrospective effect. Since the ad-hoc arrangement intended by MBPT was not in line with the revised tariff guidelines, the MBPT was informed that this Authority cannot entertain any such request. The port has pointed out that the proposed rates are worked out strictly on cost plus basis. The Oil Industry Import Export Committee, appearing on behalf of all the oil companies has objected mainly on the grounds that wharfage levied includes usage of these pipelines as per the revised tariff arrangement introduced in 1991.
- (c). The MBPT has stated that by the year 1991 the capital costs considered were only the written down values of these pipelines and in that year the charges were merged into wharfage by inclusion of charges for miscellaneous services like pumping, etc. Since same pipelines existed all along and fresh investment of Rs.36 crores has been made, the arguments of MBPT appear to be correct and there may be a case for prescribing rates for the newly commissioned facilities.
- (d). It is observed that the estimated administration and general cost of Rs.2.80 crores considered in the working of MBPT includes Rs.2.65 crores towards depreciation. Since 15% return on capital employed has also been sought on the original cost of investment it is necessary to delete depreciation while calculating the rate. The cost plus ROCE at 15% per annum is reckoned at Rs.11.74 Crores.

- (e). MBPT has laid three lines at a cost of Rs.35.43 crores. At 16 hours per day and for 350 working days in a year the utilization hours work out to 16800 (16\*350\*3) per year. There is no justification for going only by the actual hours of utilisation of 10068 which is applied by the MBPT for the purpose of working out of rate. Considering 16800 utilization hours per year the charges per hour works out to Rs.6990. The rate for flushing line is arrived at Rs.3495 (50% of 6990) and for the facility utilization charges (which we understand as a recovery towards the party using MBPT's manifold when main line is not utilized) at Rs.1398 (20% of 6990). A working sheet showing the cost elements and the charges per hour/per 30 minutes etc. is attached as Annex - II.
- (f). MBPT's proposal is to levy the charges per hour or part thereof. The OIIEC has apprehended that even if the lines are used for one or two minutes after an hour the MBPT would levy the charge applicable for a full hour. The Authority, therefore, finds it reasonable to prescribe the unit of levy of charges on 30 minutes or part thereof. In the result, this Authority approves the miscellaneous charges for use of MBPT's on-shore pipelines between the distribution manifold at Pir Pau and Oil Industry's storage / marketing installations at Sewree / Wadala as under:

Sr. No.	Description of pipelines	Charges per 30 Minutes or part thereof (In Rs.)
1.	SKO (new pipeline)	3495
2.	HSD (new pipeline)	3495
3.	Bunker / Black Oil Line (new pipeline)	3495
4.	Flushing Line (existing line)	1748
5.	Facility utilization	699

- (g). The rates for use of oil pipelines is a charge for the facility provided. It cannot be compared with way leave charge or lease rentals to allow automatic escalation of 5% p.a. Therefore, the proposal of the port in this regard cannot be approved. Similarly, the proposed conditionality, that if payment against any bill is not made by the requisitioner within the stipulated period or of a dispute is raised on the bill, then the subsequent requisition of the defaulting requisitioner will not be entertained till all pending issues/dues are resolved / settled also can not be approved since the issues involved relate to the Billing aspect.
- (h). The Ports proposal to apply the rates retrospectively from the date of commissioning of respective pipelines can not be approved since as per clause 2.17.4 of the revised tariff guidelines the tariff fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively and in the case under reference an adhoc rate has not been arrived at mutually by the port and the concerned users.
- (XLvii). As per the existing SOR, the charges for supply of fresh water for vessel's own use shall not be recoverable in the case of vessels berthed at MOT and Pir Pau and charges for supply of fresh water for the purpose other than for the use of vessel's berthed thereat will be recovered at the rate of Rs.88/- for 1000 litres. The port has proposed to amend this section to levy a charge for supply of fresh water at the rate of Rs.150 for 1000 litres. M/s J.M. Baxi & Co., have stated that when MBPT introduced in the past composite berth hire charges, supply of freshwater was factored into this service. According to them the quality of this service has fallen drastically and the port's proposal to levy Rs.150 per tonne, for a service they are unable to provide, at rates far higher than being supplied through barges by private operators would result in private barge operators' increasing their rates. In reply, the port has stated that those who are availing this service will pay for it and those who are not taking water need not pay. This Authority for the reasons advanced by the port approves the levy.

- (XLviii). (a). The port in the Scale of rate charged for operation of catamaran etc., has proposed to increase the rate per passenger non-peak hour service charges from Rs.2.50 per passenger to Rs.3.25 per passenger. This Authority accords approval to a rate increase to Rs.3.00 in alignment with the general rate increase sought by the port on other related services. In this section powers have been vested with the Dy. Conservator on issues like approval of maximum fare to be charged and for termination etc. The words 'Deputy Conservator' is replaced by the words 'MBPT or persons authorised by it.
- (b). With the caption 'Transshipment charges for operation at BFL the port has proposed the levy of Transshipment charges at the rate of Rs.15/- per tonne on the cargo unloaded from or loaded into the vessels anchored within the port approaches but outside the port limits (BFL) and the cargo transited through Mumbai Harbour. This Authority while disposing a rate proposal of MBPT in its Order dated 2 June 1999 has stated that the levy of cargo related charges for operation at the BFL (out side the port limits) is beyond the competence of the MBPT. In terms of the orders of the Hon'ble High Court of Bombay the case was reopened and after following the standard procedure of hearing the views of the port users and the port, this Authority under Order No.TAMP/2/97-MBPT dated 17 March 2003 decided to reiterate its earlier position as no documentary proof showing the relevant areas fall under its port approach was produced by MBPT. The MBPT has again moved the High Court in this regard. That being so, there is no case now for approving the proposal to include the provision for levy of Transshipment charges at the rate of Rs.15/- per tonne on the cargo unloaded from or loaded into the vessels anchored within the port approaches but outside the port limits (BFL) and the cargo transited through Mumbai Harbour.
- (XLix). As per clause 3.1.8 of the revised guidelines for tariff fixation, tariff once fixed shall be in force for three years. The port has requested this Authority to allow an automatic increase of 4% each in the tariff proposed for the second and third year. As per clause 2.5.1 of the revised guidelines traffic projections should be made in line with projections in the five year / annual plan and the current/expected growth and the expenditure projections should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with reference to current movement of WPI announced by the GOI. Since the proposal has not sought 15% ROCE, the port has argued for an increase of 4% per annum in the subsequent years. It has to be recognised that ROCE @15% is only a maximum permissible level and a port can operate below such level on commercial considerations. Considering the increase in tariff allowed in this revision, this Authority does not find it appropriate to burden the users again with another increase in the same tariff cycle by allowing automatic escalation of 4% p.a. If the port faces any serious financial problems, it can exercise the flexibility given in the revised tariff guidelines and seek ahead-of-schedule review, for good and sufficient reasons.
- (L). Some of the provisions in the Scale of Rates which are not in line with the common prescription at other major ports / private terminals and the revised tariff guidelines have been modified.

10.1 In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the MBPT attached as Annex-III.

10.2. The tariff of the MBPT has been fixed relying on the information furnished by the port and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the MBPT to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to setoff fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff. In the event MBPT fails to comply, this Authority will initiate *suo motu* review of the tariff. This apart, analysis of variation will also be made at the time of the next general review at the end of the usual tariff validity period and full adjustment of additional surplus will be made in the tariff to be fixed for the next cycle.

10.3. The revised Scale of Rates will come into effect after expiry of 30 days from the date of its notification in the Gazette of India and shall remain in force till 31 March 2009. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by the Authority.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT III/IV/143/2006/559]

## Annex-I(a)

Mumbai Port Trust									
(Rs. in Crores)									
Consolidated Cost Statement for the Port As a Whole									
Sr. No.	Particulars	Actuals		Estimates furnished by MPT			Estimates moderated by TAMP		
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
	Traffic Handled (Million Tonnes)	35.18	44.19	40.00	42.00	45.00	40.00	42.00	46.00
I	Operating Income								
	Cargo handling activity	363.59	435.42	408.09	428.49	469.21	408.99	428.49	469.21
	Port & Dock activity	213.59	224.64	203.95	214.15	234.49	225.67	234.29	257.49
	Railway working	4.11	6.47	5.21	5.47	5.99	5.21	5.47	5.99
	Rentable land and Building	44.07	57.36	70.47	73.29	76.22	70.47	73.29	76.22
	<b>Total Operating Income</b>	<b>625.36</b>	<b>723.89</b>	<b>687.72</b>	<b>721.40</b>	<b>785.91</b>	<b>709.44</b>	<b>741.54</b>	<b>808.91</b>
II	Operating Cost								
	Cargo handling activity	230.50	237.02	251.13	282.39	287.24	249.80	276.56	280.09
	Port & Dock activity	92.68	97.92	120.65	133.57	118.67	119.70	129.48	114.93
	Railway working	11.30	14.22	15.07	16.94	17.23	14.95	16.44	16.70
	Rentable land and Building	13.66	15.07	15.97	17.96	18.26	15.85	17.43	17.70
	<b>Total (A)</b>	<b>348.16</b>	<b>364.23</b>	<b>402.82</b>	<b>450.86</b>	<b>441.40</b>	<b>400.80</b>	<b>439.91</b>	<b>429.42</b>
	Depreciation								
	Cargo handling activity	29.75	31.44	32.35	35.85	42.57	32.85	35.85	35.57
	Port & Dock activity	21.80	23.66	24.29	24.29	33.10	24.29	24.29	28.10
	Railway working	1.52	1.76	1.76	1.76	1.76	1.76	1.76	1.76
	Rentable land and Building	1.16	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60
	<b>Total B)</b>	<b>54.23</b>	<b>58.46</b>	<b>60.00</b>	<b>63.50</b>	<b>79.03</b>	<b>60.00</b>	<b>63.50</b>	<b>67.03</b>
	<b>Total Operating Cost (A + B)</b>	<b>402.39</b>	<b>422.71</b>	<b>462.82</b>	<b>514.36</b>	<b>520.43</b>	<b>460.80</b>	<b>503.41</b>	<b>496.45</b>
III	Gross Operating Surplus	222.97	301.18	224.90	207.04	265.48	248.64	238.13	312.46
IV	Finance & Miscellaneous Income (excluding Interest)								
	Cargo handling activity	22.56	12.13	12.06	13.19	14.04	4.57	5.71	6.60
	Port & Dock activity	6.45	7.27	7.22	7.91	8.42	2.73	3.41	3.92
	Railway working	0.12	0.21	0.21	0.23	0.24	0.08	0.10	0.11
	Rentable land and Building	5.45	1.86	1.85	2.02	2.15	0.70	0.88	0.97
	<b>Total A)</b>	<b>34.58</b>	<b>21.47</b>	<b>21.34</b>	<b>23.35</b>	<b>24.85</b>	<b>8.08</b>	<b>10.10</b>	<b>11.60</b>
	Finance & Miscellaneous Expenses (excluding Interest)								
	Cargo handling activity	138.61	122.03	135.30	155.18	164.84	135.30	155.18	164.84
	Port & Dock activity	40.64	36.57	40.54	46.51	49.40	40.54	46.51	49.40
	Railway working	7.77	6.99	7.75	8.89	9.44	7.75	8.89	9.44
	Rentable land and Building	3.74	3.37	3.74	4.29	4.55	3.74	4.29	4.55
	<b>Total B)</b>	<b>190.76</b>	<b>168.96</b>	<b>187.33</b>	<b>214.87</b>	<b>228.23</b>	<b>187.33</b>	<b>214.87</b>	<b>228.23</b>
	Allocated Management & General Overheads								
	Cargo handling activity	65.45	70.16	76.47	85.99	87.47	74.36	81.95	83.20
	Port & Dock activity	40.93	42.18	45.97	51.69	52.58	44.66	49.07	49.82
	Railway working	7.31	8.17	8.90	10.01	10.19	8.66	9.53	9.68
	Rentable land and Building	8.74	9.11	9.93	11.17	11.36	8.74	9.62	9.76
	<b>Total C)</b>	<b>122.43</b>	<b>129.62</b>	<b>141.27</b>	<b>158.86</b>	<b>161.60</b>	<b>136.42</b>	<b>150.17</b>	<b>152.46</b>
	<b>Total (A - B - C)</b>	<b>-278.61</b>	<b>-277.11</b>	<b>-307.26</b>	<b>-350.38</b>	<b>-364.98</b>	<b>-315.67</b>	<b>-354.94</b>	<b>-369.09</b>
V	Net Surplus / Deficit (III - IV)	-55.64	24.07	-82.36	-143.34	-99.50	-66.53	-116.81	-56.63
VI	Capital Employed	831.56	809.14	779.64	785.37	1017.04	745.22	724.72	728.91
VII	Return on Capital Employed	122.91	119.60	115.26	116.24	151.11	110.29	107.32	108.04
VIII	Net Surplus/ Deficit after Return	-178.55	-95.53	-197.62	-259.58	-250.61	-176.82	-224.13	-164.68
IX	Net Surplus/ Deficit after Return as a % of Operating Income	-28.55%	-13.20%	-28.74%	-35.98%	-31.89%	-24.92%	-30.22%	-20.36%
X	Average Surplus/ Deficit	-20.87%		-32.20%			-25.17%		

Mumbai Port Trust

(Rs. In Crores)

Annex-I(b)

Cost Statement for the Cargo Handling Activity									
Sr. No.	Particulars	Estimates					Estimates Moderated by TAMP		
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
I	Operating Income								
	Dock	145.63	174.65	161.57	173.13	178.52	161.57	173.13	178.52
	Bundlers	2.48	7.26	6.48	6.80	7.45	6.48	6.80	7.45
	Crane Vessels	0.71	0.63	1.00	1.05	1.15	1.00	1.05	1.15
	Uncleared Warehouse	47.60	66.52	54.78	57.52	62.99	54.78	57.52	62.99
	POL	108.79	125.64	121.11	123.68	146.49	121.11	123.68	146.49
	BDLB	55.38	60.72	53.15	66.31	72.61	53.15	66.31	72.61
	Total Operating Income	362.68	436.42	408.03	428.49	469.21	408.03	428.49	469.21
II	A Operating Cost								
	Dock	130.89	132.72	140.82	158.13	180.84	139.51	153.29	154.90
	Bundlers	4.10	4.12	4.37	4.91	4.99	4.34	4.76	4.81
	Crane Vessels	1.36	1.60	1.91	2.14	2.18	1.89	2.07	2.10
	Uncleared Warehouse	6.42	6.46	6.84	7.69	7.83	6.79	7.45	7.54
	POL	13.31	14.64	15.51	17.44	17.74	15.39	16.91	17.08
	BDLB	74.42	77.28	81.88	92.08	93.86	81.88	92.08	93.66
	Total A)	260.50	277.07	251.13	282.39	287.24	249.80	276.56	280.09
	B Depreciation								
	Dock	5.24	6.36	7.45	10.95	14.67	7.45	10.95	14.67
	Bundlers	0.63	0.72	0.72	0.72	0.72	0.72	0.72	0.72
	Crane Vessels	0.18	0.20	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02
	Uncleared Warehouse	0.52	0.61	0.61	0.61	0.61	0.61	0.61	0.61
	POL	23.09	23.47	23.47	23.47	26.47	23.47	23.47	19.47
	BDLB	0.09	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08
	Total B)	29.75	31.44	32.35	35.85	42.57	32.35	35.85	35.57
	Total Operating Cost (A + B)	290.25	268.46	283.48	318.24	329.81	282.15	312.41	315.66
III	Gross Operating Surplus	103.34	166.96	124.61	110.25	139.40	125.94	116.08	153.55
IV	Finance & Miscellaneous Income (excluding Interest)								
	Dock	3.97	5.01	4.98	5.45	5.80	1.89	2.46	2.86
	Bundlers	0.07	0.24	0.24	0.26	0.28	0.09	0.10	0.13
	Crane Vessels	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.01	0.01	0.01
	Uncleared Warehouse	1.44	2.15	2.14	2.34	2.49	0.81	0.83	1.24
	POL	17.06	4.71	4.88	5.12	5.45	1.77	2.31	2.56
	BDLB								
	Total A)	22.56	12.13	12.06	13.19	14.04	4.57	5.71	6.60
	B Finance & Miscellaneous Expenses (excluding Interest)								
	Dock	89.97	81.02	89.83	103.03	109.45	89.83	103.03	109.45
	Bundlers	2.29	2.06	2.28	2.62	2.78	2.28	2.62	2.78
	Crane Vessels	1.19	1.07	1.19	1.36	1.45	1.19	1.36	1.45
	Uncleared Warehouse	5.52	4.97	5.51	6.32	6.71	5.51	6.32	6.71
	POL	8.32	7.48	8.29	9.51	10.10	8.29	9.51	10.10
	BDLB	31.32	25.43	28.20	32.34	34.35	28.20	32.34	34.35
	Total B)	138.61	122.03	135.30	155.18	164.84	135.30	155.18	164.84
	C Allocated Management & General Overheads								
	Dock	46.46	49.13	53.55	60.21	61.25	52.07	57.21	58.09
	Bundlers	1.56	1.68	1.83	2.06	2.09	1.80	1.97	1.99
	Crane Vessels	0.62	0.67	0.73	0.82	0.84	0.71	0.76	0.80
	Uncleared Warehouse	2.66	2.74	2.99	3.36	3.42	2.91	3.20	3.24
	POL	5.71	7.70	8.39	9.44	9.60	8.22	9.05	9.18
	BDLB	8.44	8.24	8.98	10.10	10.27	8.65	9.74	9.90
	Total C)	65.45	70.16	76.47	85.99	87.47	74.36	81.95	83.20
	Total (A - B - C)	-181.50	-180.06	-199.71	-227.98	-238.27	-205.09	-231.42	-241.44
V	Net Deficit (III - IV)	-78.16	-13.10	-75.10	-117.73	-98.87	-79.15	-115.34	-87.89
VI	Capital Employed	322.74	322.55	308.27	342.47	434.98	297.26	304.47	265.98
VII	Return on Capital Employed	52.78	47.65	45.57	50.67	64.62	44.01	45.05	39.31
VIII	Net Deficit after Return	-130.94	-60.75	-120.67	-168.40	-163.49	-123.16	-160.39	-127.20
IX	Net Deficit after Return as a % of Operating Income	-36.01%	-13.95%	-29.57%	-39.30%	-34.84%	-30.18%	-37.43%	-27.11%
X	Average Deficit	-24.98%			-34.57%			-31.57%	

## Mumbai Port Trust

## Annex-I(c)

		(Rs. in Lakhs)							
		Cost Statement of the Port and Dock Facility							
Sl. No.	Particulars	Actuals		Estimates		Estimates Moderated by TAMP			
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09
	Operating Income								
	Towage & Pilotage	78.24	81.55	82.08	86.15	84.35	85.35	89.74	98.27
	Berth Hire	44.86	48.50	52.00	54.80	52.78	54.17	58.85	62.29
	Berthing & Mooring	38.45	38.84	33.15	34.81	33.12	34.40	34.15	39.59
	Port Services	42.94	34.16	29.34	32.80	33.72	44.40	45.83	48.90
	Dry Docking	4.13	9.04	5.90	6.29	5.78	5.86	6.15	6.73
	Ship Breaking	3.25	1.01	1.50	1.58	1.72	1.45	1.37	1.71
	<b>Total Operating Income</b>	<b>213.87</b>	<b>213.01</b>	<b>203.95</b>	<b>216.15</b>	<b>213.49</b>	<b>226.57</b>	<b>234.29</b>	<b>257.49</b>
A	Operating Cost								
	Towage & Pilotage	51.38	52.17	34.08	35.33	38.59	33.81	37.16	37.76
	Berth Hire	33.23	33.69	45.33	50.01	52.51	45.02	48.48	41.17
	Berthing & Mooring	13.32	14.47	28.14	23.31	13.96	25.93	27.44	19.33
	Port Services	9.02	2.58	8.05	10.16	10.35	8.98	9.87	10.02
	Dry Docking	4.22	2.82	4.23	4.75	4.54	4.20	4.60	4.69
	Ship Breaking	1.53	1.67	1.77	1.99	2.02	1.78	1.93	1.96
	<b>Total A)</b>	<b>92.68</b>	<b>97.52</b>	<b>120.65</b>	<b>133.57</b>	<b>118.67</b>	<b>119.79</b>	<b>129.48</b>	<b>114.93</b>
B	Depreciation								
	Towage & Pilotage	3.71	4.44	4.44	4.44	5.45	4.44	4.44	5.45
	Berth Hire	3.78	4.32	4.32	4.32	4.32	4.32	4.32	4.32
	Berthing & Mooring	12.42	12.89	12.86	12.86	15.69	12.86	12.86	15.69
	Port Services	0.54	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60
	Dry Docking	1.36	1.44	2.05	2.05	2.05	2.05	2.05	2.05
	Ship Breaking	0.01	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02
	<b>Total B)</b>	<b>21.80</b>	<b>23.69</b>	<b>24.29</b>	<b>24.29</b>	<b>33.10</b>	<b>24.29</b>	<b>24.29</b>	<b>28.10</b>
	<b>Total Operating Cost (A + B)</b>	<b>114.48</b>	<b>121.20</b>	<b>144.94</b>	<b>157.86</b>	<b>151.77</b>	<b>143.99</b>	<b>153.77</b>	<b>143.03</b>
	<b>Gross Operating Surplus</b>	<b>99.39</b>	<b>91.81</b>	<b>59.01</b>	<b>58.29</b>	<b>61.72</b>	<b>82.58</b>	<b>80.52</b>	<b>114.46</b>
	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (excluding interest)</b>								
	Towage & Pilotage	2.38	2.93	2.94	3.22	3.43	1.11	1.39	1.60
	Berth Hire	1.35	1.67	1.81	1.76	1.88	0.51	0.75	0.88
	Berthing & Mooring	1.16	1.20	1.28	1.37	1.46	0.39	0.59	0.68
	Port Services	1.29	1.10	1.09	1.20	1.27	0.41	0.52	0.59
	Dry Docking	0.25	0.30	0.30	0.33	0.35	0.30	0.14	0.16
	Ship Breaking	0.10	0.03	0.03	0.03	0.03	0.01	0.01	0.01
	<b>Total A)</b>	<b>6.53</b>	<b>7.23</b>	<b>7.22</b>	<b>7.91</b>	<b>8.42</b>	<b>2.73</b>	<b>3.41</b>	<b>3.92</b>
	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (excluding interest)</b>								
	Towage & Pilotage	2.94	8.06	9.92	11.38	12.09	9.92	11.38	12.09
	Berth Hire	21.86	19.88	21.82	25.03	26.59	21.32	25.03	26.59
	Berthing & Mooring	5.11	4.60	5.10	5.85	5.21	5.10	5.85	6.21
	Port Services	1.32	1.10	1.32	1.51	1.81	1.32	1.51	1.61
	Dry Docking	2.21	1.97	2.18	2.51	2.55	2.18	2.51	2.68
	Ship Breaking	0.20	0.16	0.20	0.23	0.24	0.20	0.23	0.24
	<b>Total B)</b>	<b>40.64</b>	<b>35.67</b>	<b>40.54</b>	<b>45.51</b>	<b>49.40</b>	<b>40.54</b>	<b>46.51</b>	<b>49.40</b>
	<b>Allocated Management &amp; General Overheads</b>								
	Towage & Pilotage	13.71	13.40	14.61	13.68	15.74	14.21	15.62	15.84
	Berth Hire	18.72	17.55	19.13	21.51	21.88	18.57	20.42	20.73
	Berthing & Mooring	5.25	3.00	6.54	7.35	7.48	6.38	6.98	7.09
	Port Services	2.72	2.61	2.84	3.20	3.25	2.78	3.05	3.09
	Dry Docking	1.97	2.01	2.13	2.48	2.51	2.13	2.33	2.39
	Ship Breaking	0.55	0.58	0.63	0.71	0.72	0.61	0.67	0.68
	<b>Total C)</b>	<b>40.93</b>	<b>42.18</b>	<b>45.97</b>	<b>51.69</b>	<b>52.58</b>	<b>44.66</b>	<b>49.07</b>	<b>49.82</b>
	<b>Total (A - B - C)</b>	<b>-75.12</b>	<b>-71.68</b>	<b>-79.29</b>	<b>-90.29</b>	<b>-93.56</b>	<b>-82.47</b>	<b>-92.17</b>	<b>-95.30</b>
	<b>Net Surplus / Deficit (III - IV)</b>	<b>23.29</b>	<b>31.55</b>	<b>-20.28</b>	<b>-34.00</b>	<b>-10.84</b>	<b>-0.79</b>	<b>-11.64</b>	<b>19.16</b>
	<b>Capital Employed</b>	<b>379.31</b>	<b>402.54</b>	<b>380.42</b>	<b>365.76</b>	<b>398.35</b>	<b>380.91</b>	<b>356.56</b>	<b>402.60</b>
	<b>Return on Capital Employed</b>	<b>6.08</b>	<b>7.83</b>	<b>-5.28</b>	<b>-9.27</b>	<b>-2.72</b>	<b>-0.21</b>	<b>-3.26</b>	<b>4.77</b>
	<b>Net Profit after Return</b>	<b>-51.83</b>	<b>-39.13</b>	<b>-25.56</b>	<b>-24.73</b>	<b>-85.90</b>	<b>-87.18</b>	<b>-84.49</b>	<b>-40.61</b>
	<b>Net Deficit after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-17.12%</b>	<b>-18.37%</b>	<b>-12.53%</b>	<b>-11.40%</b>	<b>-40.26%</b>	<b>-38.46%</b>	<b>-37.23%</b>	<b>-15.77%</b>
	<b>Average Deficit</b>	<b>-17.72%</b>			<b>-36.96%</b>			<b>-22.38%</b>	

Mumbai Port Trust

Annex-1(d)

(Rs. in Crores)

Cost Statement for the Railway Activity									
Sr. No.	Particulars	Actuals		Estimates			Estimates Moderated by YAMP		
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
I	Operating Income	4.11	8.47	5.21	5.47	5.99	5.21	5.47	5.99
II	Operating Cost								
	Operating Cost	11.30	14.22	15.07	16.94	17.23	14.95	16.44	13.70
	Depreciation	1.52	1.76	1.76	1.76	1.76	1.76	1.76	1.76
	Total Operating Cost	12.82	15.98	16.83	18.70	18.99	16.71	18.20	15.46
III	Gross Operating Deficit (I - II)	-8.71	-7.51	-11.62	-13.23	-13.00	-11.50	-12.73	-12.47
IV	A Finance & Miscellaneous Income (excluding interest)	0.12	0.21	0.21	0.23	0.24	0.08	0.10	0.11
	B Finance & Miscellaneous Expenses (excluding interest)	7.77	8.92	7.75	8.89	9.44	7.75	8.89	9.44
	C Allocated Management & General Overheads	7.61	8.17	8.90	10.01	10.19	8.66	9.53	8.68
	Total (A - B - C)	-14.99	-17.88	-16.44	-18.67	-19.39	-15.33	-18.32	-18.01
V	Net Deficit (II - IV)	-23.67	-24.46	-28.06	-31.90	-32.39	-27.83	-31.05	-31.48
VI	Capital Employed	47.33	48.15	47.35	45.59	43.83	47.35	45.59	43.83
VII	Return on Capital Employed	7.32	7.25	7.09	6.74	6.51	7.00	6.74	6.51
VIII	Net Deficit after Return	-31.35	-31.71	-35.05	-38.64	-38.90	-34.83	-37.79	-37.99
IX	Net Deficit after Return as a % of Operating Income	-76.40%	-59.11%	-673.84%	-706.40%	-649.42%	-668.52%	-690.86%	-634.22%
X	Average Deficit	-629.27%		-675.25%			-664.54%		

Mumbai Port Trust

Annex-1(e)

(Rs. in Crores)

Cost Statement for the Estate Activity									
Sr. No.	Particulars	Actuals		Estimates			Estimates Moderated by YAMP		
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
I	Operating Income	44.07	57.36	70.47	73.29	76.22	70.47	73.29	76.22
II	Operating Cost								
	Operating Cost	12.02	15.07	15.97	17.96	18.29	15.85	17.43	17.70
	Depreciation	1.16	1.80	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60
	Total Operating Cost	14.56	16.87	17.57	19.56	19.89	17.45	19.03	19.30
III	Gross Operating Surplus (I - II)	29.51	40.69	52.90	53.73	56.36	53.02	54.26	56.92
IV	A Finance & Miscellaneous Income (excluding interest)	5.45	1.86	1.85	2.02	2.15	0.70	0.88	0.97
	B Finance & Miscellaneous Expenses (excluding interest)	3.74	3.37	3.74	4.28	4.55	3.74	4.29	4.55
	C Allocated Management & General Overheads	8.74	9.11	9.93	11.17	11.38	8.74	9.62	9.76
	Total (A - B - C)	-7.03	-10.62	-11.82	-13.44	-13.78	-11.78	-13.03	-13.34
V	Net Surplus (III - IV)	22.28	30.07	41.05	40.29	42.69	41.24	41.23	43.58
VI	Capital Employed	36.80	37.73	36.50	35.67	34.87	36.70	36.10	36.60
VII	Return on Capital Employed	5.72	7.85	11.25	11.30	12.24	11.24	11.45	11.91
VIII	Net Surplus after Return	20.49	24.49	35.67	35.17	37.73	38.33	38.55	41.13
IX	Net Surplus after Return as a % of Operating Income	46.47%	42.70%	50.62%	47.99%	49.50%	54.39%	52.60%	53.96%
X	Average Surplus	44.68%		49.37%			53.55%		

## Annex-II

## MBPT ON - SHORE OIL PIPE LINES - TROMBAY MAINFOLD TO SEWER ZERO POINT

COST STATEMENT FOR THE YEAR 2004 - 05

	RS.	RS.
<b>A. OPERATION, MAINTENANCE AND SUPERVISION</b>		
OIL PIPE LINE INSTALLATION AND EQUIPMENT	1,401,626	
OIL PIPE LINE TELEPHONE SYSTEM	14,682,765	
SUPERVISION & GENERAL EXPENSES	39,924	
OIL PIPE INSTALLATION & EQUIPMENT	1,197,056	
OIL PIPE LINE TELEPHONE SYSTEM	680,614	
PIR PAU & TROMBAY FIRE STATION	1,778,362	
BUTCHER ISLAND FIRE STATION	<u>1,090,602</u>	23,710,949
<b>B. ESTABLISHMENT AND GENERAL EXPENSES</b>		
PROPORTIONATE COST OF 75% OF DOCKS DEPTT.	574,324	
EXPENDITURE ON WATCH & WARD	586,312	
NEW MINOR WORKS	<u>2,004</u>	1,473,436
<b>C. APPORTIONED COST OF:</b>		
STOREKEEPING EXPENSES	325,874	
WELFARE AND MEDICAL EXPENSES	3,765,283	
RESIDUAL ADMINISTRATION & GENERAL	3,019,235	
ENGINEERING & WORKSHOPS OVERHEADS	3,350,428	
RETIREMENT GRATUITIES, EX-GRATIA PAYMENTS	<u>28,654,933</u>	39,095,484
<b>D. TOTAL OF A, B AND C</b>		64,284,863
<b>E. ROCE @ 15% ON CAPITAL EMPLOYED (RS. 354,348,431)</b>		53151964
<b>F. TOTAL COST (E + D)</b>		117,636,827
Estimated utilization hours of the pipe lines		16800
Outgoing per hour for use of pipe lines		6990
Outgoing per half an hour for use of pipe lines		3495
Rate for flushing line at 50% of the pipe line for half an hour		1748
Rate for facility utilization at 20% of the pipe line for half an hour		699

# MUMBAI PORT TRUST SCALE OF RATES

## CHAPTER - I

### 1.1. Definitions

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). 'Vessel' includes any thing made for the conveyance mainly by water of human being or of goods and a calsson.
- (ii). 'Coastal Vessel' shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having valid coastal licence issued by the competent authority.
- (iii). 'Foreign-going Vessel' shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iv). 'Pleasure Yacht' means a ship howsoever propelled which is exclusively used for pleasure cruises and does not carry any passengers on a commercial basis.
- (v). 'Telegraph Vessel' means a vessel equipped with machinery and gears for lifting, examining and laying sub-marine cables for overseas communications.
- (vi). 'GRT' means Gross Registered Tonnage of vessel as per the Ship's Registry or the International Tonnage Certificate issued by the competent authorities or a declaration from Defence Authorities in respect of war ships/ Naval ships.
- (vii). "Cold Move" shall mean the movement of the vessels without the main engines in operation.
- (viii). "Reefer Container" shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (ix). "Hazardous Container" shall mean a container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (x). "Transshipment" shall mean any cargo not originally manifested for the port of Mumbai, but landed at Mumbai and subsequently reshipped to other ports.
- (xi). "Transshipment container" shall mean any container, which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported by road, rail or by sea through other vessel.
- (xii). "Free period" shall mean the period during which cargo/container shall be allowed storage free of demurrage charges and this period shall exclude Sunday(s), customs holidays and Port's non-working days.
- (xiii). "Over dimensional container" shall mean a container carrying overdimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- (xiv). "Shut out Container" shall mean a container which enters into the port as an export intake for a particular vessel (as indicated by the Vessel Identification Advice Number i.e. VIA No.) and is not connected to the particular vessel for reasons whatsoever.
- (xv). "Demurrage" shall mean charges payable for storage of cargo within port premises beyond free period, as specified in the scale of rates.
- (xvi). "Full Container Load" (FCL) shall mean a container containing cargo belonging to one consignee in the vessel's manifest.

- (xvii) "Less than a Container Load" (LCL) shall mean a container containing cargo belonging to more than one consignee in the vessel's manifest.
- (xviii). "Cruise Vessel" shall mean any vessel carrying passengers for an ocean trip taken for pleasure calling at ports and other than pleasure yachts.
- (xix). "Month" shall be reckoned as 1st day (inclusive) of one month to the 1<sup>st</sup> day (exclusive) of the next month or from the 2<sup>nd</sup> day (inclusive) of one month to the 2<sup>nd</sup> day (exclusive) of the next month and so on. E.g. 14th of January (inclusive) to 14th of February (exclusive) (i.e. a period of 30 days)
- (xx). "Day" means a calendar day i.e. the period from the midnight of a day to the midnight of the following day.
- (xxi). Vessel Completion Date (VCD) means the date on which import operations of the vessel is fully completed.

## 1.2. General Terms and Conditions

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
  - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order or on filing of Coastal International General Manifest in Coastal Establishment Section of Customs Department.
  - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
  - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
  - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii).
  - (a). All dollar denominated tariff will be recovered in Indian Rupees after conversion of charges in dollar terms into its equivalent Indian Rupees at the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any other Public Sector banks as may be specified from time to time.
  - (b). The day of entry of the vessel into port limits shall be reckoned as the day for such conversion. In respect of charges on containers, the day of entry of the vessel in the case of import containers and the day of arrival of containers into the port in the case of export containers shall be reckoned as the day for such conversion.
  - (c). A regular review of exchange rate shall be made once in 30 days from the date of arrival in the cases of vessels staying in the port for longer period. The basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (iv). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the port.

- (v). Interest on delayed payments / refunds:
- (a). The user shall pay penal interest on delayed payments and Port shall pay penal interest on delayed refunds at the rate of 13.00% per annum.
  - (b). The delay in payments by user will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills. This provision will not apply to the case where payment is to be made before availing of the services / use of port properties as stipulated in the MPT Act, 1963 and / or prescribed as a condition in the tariff.
  - (c). The delay in refunds by the port will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the user, whichever is later.
- (vi). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The port may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b). The port may, if it so desires, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
- (c). The port should notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (vii). (a). Wherever a specific tariff for a service/cargo is not available in the notified Scale of Rates, the MBPT can submit a suitable proposal to the TAMP.
- (b). Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified.
- (c). The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/ cargo; and, it must be mutually agreed upon by the Port and the concerned user(s).
- (d). The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.
- (viii). The minimum charges recovered in any bill shall be Rupees Twenty (Rs.20/-) only.
- (ix). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (x). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (xi). (a). The vessel related charges for coastal ships will be 60% of the charges levied for other vessels.
- (b). The cargo/container related charges for coastal cargo/containers, other than thermal coal and POL including crude oil iron ore and iron ore pellets will be 60% of the normal cargo/container related charges.

- (c). In case of cargo related charges, the concessional rates shall be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
- (d). In case of container related charges the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession shall be on all the relevant charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (e). The charges for coastal cargo/containers/vessels will be denominated and collected in Indian Rupees.
- (xii). Vessel related charges for cruise vessels will be 60% of the relevant applicable charges leviable on for other vessels.

## CHAPTER - II

### VESSEL RELATED CHARGES

Docks are classified as (a) Indra Dock including the Ballard Pier, Ballard Pier Extension and Harbour Wall berths, (b) Prince's & Victoria Docks, (c) Naval Docks, (d) Mazgaon Dock, Kassar Basin, (e) Bunders and Darukhana and (f) Jetties at Jawahar Dweep and Pir Pau.

#### 2.1. Composite Pilotage and Towage Charges

##### (A) Cargo Vessels

Sr. No.	Size of the vessel	*Docks	@ Stream	*Jawahar Dweep / Pir Pau	Shifting Charges
1.	<u>0-30,000 GRT</u> Rate per GRT				
	a. Foreign going (in US \$)	0.3466	0.0627	0.6249	0.0861
	b. Coastal (in Rs.)	9.480	1.714	17.096	2.381
2.	<u>30,001 - 60,000 GRT</u>				
	a. Foreign going (in US \$)	US \$ 10,398 for 1 <sup>st</sup> 30,000 GRT + US \$ 0.2772 for every additional GRT	US \$ 1,881 for 1 <sup>st</sup> 30,000 GRT + US \$ 0.0501 for every additional GRT	US \$ 18,744 for 1 <sup>st</sup> 30,000 GRT + US \$ 0.4999 for every addnl. GRT	US \$ 2,583 for 1 <sup>st</sup> 30,000 GRT + US \$ 0.0688 for every addnl. GRT
	b. Coastal (in Rs.)	Rs. 2,84,400 for 1 <sup>st</sup> 30,000 GRT + Rs. 7,584 for every additional GRT	Rs. 51,420 for 1 <sup>st</sup> 30,000 GRT + Rs. 1,371 for every additional GRT	Rs. 5,12,880 for 1 <sup>st</sup> 30,000 GRT + Rs. 13,676 for every addnl. GRT	Rs. 71,430 for 1 <sup>st</sup> 30,000 GRT + Rs. 1,904 for every additional GRT.

3.	Above 60,000 GRT				
	a. Foreign going (in US \$)	US \$ 18,714 for 1 <sup>st</sup> 60,000 GRT + US \$ 0.2426 for every additional GRT	US \$ 3,384 for 1 <sup>st</sup> 60,000 GRT + US \$ 0.0438 for every additional GRT	US \$ 33,744 for 1 <sup>st</sup> 60,000 GRT + US \$ 0.4374 for every additional GRT	US \$ 4,647 for 1 <sup>st</sup> 60,000 GRT + US \$ 0.0602 for every additional GRT
	b. Coastal (in Rs.)	Rs. 5,11,920 for 1 <sup>st</sup> 60,000 GRT + Rs.6.636 for every additional GRT	Rs. 92,550 for 1 <sup>st</sup> 60,000 GRT + Rs.1.199 for every additional GRT	Rs. 9,23,160, for 1 <sup>st</sup> 60,000 GRT + Rs.11.967 for every addnl. GRT	Rs.1,28,550 for 1 <sup>st</sup> 60,000 GRT + Rs.1.666for every addnl. GRT

\* Includes vessels docking either directly from sea or from stream.

@ Includes vessels coming from sea to stream and back to sea without tugs.

**(B) Miscellaneous Vessels**

	Rate per GRT	
	Foreign (In US \$)	Coastal (In Rs.)
Off Shore Supply Vessels, Survey vessels and specific support vessels	0.2889	7.896
Tugs boats, Passenger boats, Fishing trawlers, Self propelled Barges, dumb barges, lash barges, pleasure yacht, country crafts, crew boats etc.	0.1216	3.323

Rates above are without tug assistance

If any tug assistance is required the rates as per Section 2.1(A) above will be applicable.

**Notes:**

- (1). Above rates are for one inward and one outward movement with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting/s of vessels for port convenience.
- (2). For every Shifting at the request of the vessels the shifting charges as specified in Section 2.1 (A) above are leviable.
- (3). Charges for movement without main engines in operation shall be levied at twice the rates applicable.
- (4). In the event of a vessel in distress or is not able to move on its own propulsion or could move additional tug hire charges will be levied.
- (5). Supply vessels/tugs going to MFL/MPL (Nhava Sheva Cross line) shall be treated as leaving Mumbai Port and going to sea and next arrival of the vessel shall be treated as fresh voyage.
- (6). Tugs working as supply vessels shall be treated as supply vessels for levy of charges.
- (7). Vessels traversing from Sea to other Ports situated within port limits through MBPT waters shall be treated as Sea/MFL to stream as arrival and from Stream to inner Port MBPT cross line as departure and fresh arrival from the same route will be treated as fresh voyage for purpose of levy of MBPT charges.

**2.2. Charges on Vessels/Barges/Boats for arranging alongside other vessel for working of cargo in mid-stream (Double Banking)**

Sl. No.	Nature of Movements	Rate per GRT	
		Coastal vessel (In Rs.)	Foreign-going Vessel (in US \$)
(a).	Double Banking with tug assistance	6.424	0.2350
(b).	Double Banking without tug assistance	4.536	0.1658
(c).	Lighterage dues on Mother Vessels discharging / receiving cargo – On foreign-going vessels and coastal vessels lighterage dues respectively at the rate of US dollar 0.0046 and Rs.0.127 per GRT for a period of one hour or part thereof shall be levied from the time it is anchored / occupies the place in stream for working cargo. Anchorage charges shall be levied during the period vessel is not working cargo. The lighterage dues shall not be levied on the vessels engaged in mid-stream discharge for (1) vessel which discharges part cargo for reducing the draft of the vessel for calling at the Docks / Pier of MBPT and if subsequently calls at Docks or Piers of Mumbai Port, (2) vessels which discharge entire cargo into barges for subsequent discharge at Docks / Bunders of Mumbai Port and sail out from Stream and the discharged cargo is subsequently brought at Docks / Bunders and (3) mother vessels which receive cargo brought by the barges loaded from the MBPT Docks / Bunders.		

**General Notes to Sections 2.1 & 2.2 above**

- (1) Shifting of vessels for Port convenience is defined to mean the following:
- i) If a working cargo vessel is required to be shifted to another berth so as to enable berthing or sailing of another vessel at the same berth or any other berth in the Dock in view of restriction of LOA, beam, draft, etc., such shiftings shall be considered as shifting for Port convenience.
  - ii) If a working cargo vessel is required to be shifted from one berth to another berth due to non-availability of storage space of import or export cargo requiring covered accommodation, such shifting shall be considered as shifting for Port convenience.
  - iii) Whenever a vessel is required to be shifted from the cargo berth to the gantry berth for the convenience of container loading/unloading, such shifting will be treated as shifting for Port convenience provided the agents of the vessel have made specific request to that effect in their berthing application.
  - iv) Whenever a vessel is required to be shifted from one berth to another berth via stream so as to accommodate another vessel or the same vessel in view of the restriction of LOA, beam, draft, etc., such shiftings shall be treated for Port convenience.
  - v) Whenever an export loading vessel is required to be shifted from Harbour Wall berths to BPX/BPS berths due to restriction of LOA, beam and draft via stream, such shiftings shall be treated for Port convenience.
  - vi) Whenever an import discharging vessel is required to be shifted from BPX/BPS to Harbour Wall berths due to restrictions of LOA, beam and draft via stream so as to accommodate another vessel at BPX/BPS, such shiftings shall be treated for Port convenience.
  - vii) Whenever irrespective of loading/discharging, if the vessels are required to reposition either from Harbour Wall berths to BPX/BPS berth and vice versa, and if such shiftings are required to be done due to restrictions of LOA, beam and draft, the same shall be treated for port convenience.

- viii) Whenever a vessel is shifted either from Harbour wall berths or BPX/BPS berths to stream so as to accommodate another ousting priority vessel, such shifting shall be treated for Port convenience.
- ix) Whenever vessels are required to be shifted from deep draft anchorage to lesser draft anchorage in order to accommodate vessel of higher draft, such shifting shall be treated for Port convenience.
- (2). For piloting a tug in tow of another barge or barges, charges at the above rates shall be levied on the aggregate Gross Registered Tonnage of the tug and the barge or barges in tow.
- (3). Vessels which come within the definition of – 'Coastal Vessels' and for which regular berths have been provided at the Dock Harbour Wall shall not be charged all inclusive rate when such vessels are piloted direct from their berths to the open sea or vice versa, by their licensed Masters. In all other cases the usual all inclusive rates shall be charged on such vessels.
- (4). For intercepting a vessel outside the Pilot Station but within the Port's limit at the request of the Masters/Owners or Agents of the vessels, a composite charge of Rs.3370.00 in case of coastal vessel US \$ 123.17 in case of foreign-going vessels will be levied.

**Charges for attendance, cancellation and detention for a harbour tug**

Sl. No.		Rate	
		Coastal vessel	Foreign-going Vessel
		(In Rs.)	(in US \$)
(a).	Attendance by Tug for a vessel on fire for every hour or part thereof per tug	5439.811	198.8236
(b).	Detention charges for every half an hour or part thereof per tug for cancellation of a tug after it is ordered to tow a vessel and goes alongside [period to be computed from the time the tug leaves its station to the time it returns thereto] or charges for detention of a tug by reasons of a vessel not being ready or any other cause after it has gone alongside a vessel, when the tug is not cancelled	3952.438	144.4608
(c).	Attendance of a tug on a vessel at Jawahar Dweep / Pir Pau for every 24 hours or part thereof per tug	49433.957	1806.7968

**Notes:**

- (1). Charges for attendance by a tug for a vessel on fire will be payable only if the vessel on fire requisitions services of additional tug.
- (2). The charges for attendance of a tug on a vessel at Jawahar Dweep / Pir Pau shall become payable only if the vessel requisitions services of an additional tug.

**Attendance and Detention Fees for Master Pilots and Pilots –**

- (a). When a Master Pilot/Pilot is required to attend a vessel beyond the limits of the Port, in circumstances of unavoidable necessity, a separate fee of Rs.5,000/US \$ 191.48 shall be charged in respect of coastal / foreign-going vessels for every six hours or part thereof from the time the vessel goes beyond the limits of the Port till the time the Pilot returns to Mumbai. Further, the boarding and loading and traveling expenses to which the master

pilot or pilot is entitled shall be recoverable from the Masters / Owners or Agents of the vessel at actuals.

- (b). Attendance and Detention fees for pilot in case of cancellation of movement of the vessel inside the Port limits:

	Coastal Vessel (In Rs.)	Foreign-going vessel (In US \$)
When the movement of the vessel is cancelled after the boarding of the pilot on the vessel due to ship's fault and if the vessel does not move from its anchoring/berthing point.	Rs. 5000.00 per act	US \$ 191.48 per act

**2.5. Charges for Fire Float Vessels, Anchor Hvy Salvage Vessel, Water Boat and any other suitably equipped craft except a Tug within Port limits:**

Sl. No.	Job Description	Charges per hour or part thereof	
		Coastal vessel (Rs.)	Foreign-going Vessel (US \$)
(a).	For examining, lifting, laying or re-laying moorings or buoys or recovering anchors or cables or any miscellaneous work	2080.22	76.0320
(b).	For attending a vessel on fire or otherwise, in Stream or at Jawahar Dweep and Pir Pau by		
	(i). Fire Float Vessel	499.25	18.2476
	(ii). Any other craft	As may be fixed from time to time by the Chairman	
(c).	For Salvage Services	2475.47	90.4780

**Note:** Charges for attendance by Fire Float vessel or any other craft for a vessel on fire will be payable only if the vessel on fire requisitions services of additional Fire Float or any other craft.

**2.6. Charges for hire of Launches and Tank Barges**

Sl. No.		Rate per hour or part thereof	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
(a).	Launches	312.03	11.4048
(b).	Tank Barges for discharge of ballast water containing oil in terms of Clause 53 of Mumbai Port Rules	37.26	1.3622

**CONDITIONS:**

- (1). Requisition in writing for Tank Barge must be submitted not less than 12 hours before the time at which the Tank Barge is required.
- (2). All oil contained in the ballast water will become the absolute property of the Mumbai Port Trust.
- (3). Hire charges for one day will be levied, if the barge is requisitioned and not utilized.

**2.7. MBPT Fire Service Stand By Charges**

Sl. No.		For first 8-hours or part thereof	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going Vessel (In US \$)
(a).	For hire of Trailer Pump and/or Ballast Pump	998.51	36.495
(b).	For attendance of staff-		
	Fire Officer or Section Leader-in-charge	499.26	18.248
	Motor Driver/Pump Operator each	395.25	14.446
	Sub-Section Leader each	395.25	14.446
	Fireman each	312.03	11.405

**Notes:**

- (1). 12.5 per cent of the above charges will be levied for each subsequent hour or part thereof.
- (2). The chargeable period will be counted from the time of placement of equipment and personnel till the time the withdrawal of equipment and personnel in case of container operation.
- (3). In case of more than one operation in a calendar day the charge will be levied considering all the operations on continual basis taking into account total number of actual working hours in each operation.
- (4). However if the commencement of the second operation starts in next calendar day, it will be considered as fresh operation for the purpose of charging.
- (5). These charges are payable only when the services are requisitioned by the user.

**2.8. Diver's Fees:****For work within Port Limits on any day**

Particulars	Fees	
	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going Vessel (In US \$)
Charges for a shift of four hours or part thereof of a normal diving team inclusive of hire charges of diving equipment.	9901.98	361.912

**Notes:**

- (1). The diving period for the purpose of billing shall be calculated from the time the team leaves the base in Indira Dock / P&V Docks till it returns to the base.

- (2). Normal diving team consists of:

Category	No. of employees
(i). Jr. Foreman Diver	1
(ii). Asstt. Foreman Diver/Diver Gr.I	2
(iii). Sarang	1
(iv). Tindal	1
(v). Linesman	2
(vi). Lascar	12

- (3). If an extra Diver is employed an additional charge of Rs.395.25 / US \$ 14.446 per employee for a shift of four hours or part thereof shall be charged for coastal / foreign-going vessels, respectively.
- (4). Equipment used for normal diving operation
- |        |                |            |
|--------|----------------|------------|
| (i).   | Diving boat    | 1 No.      |
| (ii).  | Diving dresses | 2 Nos.     |
| (iii). | Diving helmets | 2 Nos.     |
| (iv).  | Diving Pumps   | 2 Nos.     |
| (v).   | Air Hose       | 300 R. Ft. |
- (5). For deployment of additional employee plant and gear, additional charges will be recovered. Towing and crane charges shall also be charged separately.

**2.9. Salvage Fees on articles salvaged within the limits of Port:**

- (a). Where no risk of life is involved in salvaging, a charge of 15 per cent on the value of the articles in addition to the actual cost of salvage of articles shall be payable.
- (b). Where risk of life is involved a charge of 30 per cent on the value of articles in addition to the actual cost of salvage of the articles shall be payable.
- (c). Customs Duty and Municipal Octroi must be paid by the owners or purchasers of salvaged articles.

**2.10. Examination and Licence Fees**

- i. Examination and Licence Fees for Special Pilots / Licenced Master of Coastal Vessels, Barges, tugs etc.

Sl. No.	Particulars	Fees (in Rs.)
(1).	Examination Fee	152.10
(2).	Licence Fee / Renewal Fee / Issue of Duplicate Licence	30.45

ii. Licence Fees for harbour crafts

Sl. No.	Particulars	Rate per GRT per month (in Rs.)
(1).	Catamarans, Hovercraft and Speed-Boats	32.40
(2).	Boats, Craft, Barges and launches plying from the Ballard Pier Jetty	27.00
(3).	Barges engaged in loading/discharging of cargo in mid-stream and plying beyond the limits of Port of Mumbai for conveyance of cargo	32.40
(4).	Boats, Barges, Launches and Craft (except Fishing Trawlers/Boats) other than those mentioned above	27.00

**Notes:**

- (1). These charges will be recoverable from the vessels / ships / barges manoeuvring piloted with their licensed Master (Pass pilots) but will not be recoverable from craft or launches belonging to Customs, Indian Navy, Coast Guard, Central or any provincial Government and Surveyors.
- (2). Licence fee for water conveyance shall not be levied separately on vessels which are registered under the bunders and paying licence fee under Section 6.1 at Chapter-VI - Charges leviable at Bunders.

**2.11. Hire charges for harbour tugs and dock tugs leviable for miscellaneous jobs.**

Sl. No.	Category of Tugs	Hire rate for per hour or part thereof (inclusive of operational cost)	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going Vessel ( In US \$)
(a).	Harbour Tugs upto 22 BP	4940.59	180.5800
(b).	Harbour Tugs from 23 BP to 32 BP	9880.88	361.1400
(c).	Harbour Tugs from 33 BP to 45 BP	14821.34	541.7124
(d).	Conventional Dock Tugs	942.05	34.4312
(e).	AM & VS Dock Tugs	1229.65	44.9431

**2.12. Charges for carrying out Bollard Pull Test**

	Coastal vessel	Foreign-going vessel
Charges for carrying out Bollard Pull Test	Rs.2912.60	US \$ 105.30

**Note:**

Applicable charges specified in Section 2.1(A) and Section 2.1 (B) for the movement of vessels will be levied separately.

**2.13. Charges for Garbage Reception facility**

Charges for garbage reception facility during vessel's stay at Jawahar Dweep & Pir Pau	Rs.1012.50 per day or part thereof
--	------------------------------------

**2.14. Schedule of Anchorage Fees**

- (A) If any vessel or self propelled barge except Lash Barge or Dumb Barge remains at any anchorage points shown in column No. 2 of the table below, anchorage fees shall be levied as per column 3 ibid.

Sr. No.	Anchorage Point	Rates per GRT per hour or part thereof (3)		
		Period of stay	Coastal/ Inland Vessel	Foreign going vessel
(1)	(2)			
(a)	A,B,C,D,E,F,G,TA1,TA2, New explosive Karanja	From 1 <sup>st</sup> day upto 30 <sup>th</sup> day	0.4499 Paisa	0.0442 US Cent
		Beyond 30th day	0.8999 Paisa	0.0896 US Cent
(b)	H,I,J,K,V,W,X,Y,Z	From 1 <sup>st</sup> day onwards	0.4499 Paisa	0.0442 US Cent
(c)	L,M, (N1, N2, N3 at New Pir Pau), N1(BUOY), N2 (BUOY), North N3, O,P, Q,R L/F2 OFF DARUKHANA OFF COAL BUNDER OFF HAY BUNDER OFF KASARA BASIN OFF FERRY WHARF OFF MAZGAO AND P&V CHANNEL	From 1 <sup>st</sup> day upto 30th day	0.2249 Paisa	0.0216 US Cent
		Beyond 30th day	0.4499 Paisa	0.0442 US Cent

- (B). If any Lash Barge or Dumb Barge remains at any of the anchorage points mentioned in column No. 1 of table below, anchorage fees shall be levied as per column No. 2 *ibid*.

Anchorage Point (1)	Rates per GRT per hour or part thereof (2)		
	Period of stay	Coastal/ Inland Vessel	Foreign going vessel
OFF DARUKHANA OFF COAL BUNDER OFF HAY BUNDER OFF KASARA BASIN OFF FERRY WHARF OFF MAZAGAO AND P&V CHANNEL	From 1 <sup>st</sup> day upto 60 <sup>th</sup> day	0.0899 Paisa	0.0112 US Cent
	Beyond 60 <sup>th</sup> day	0.1799 Paisa	0.0224 US Cent

- (C). Every vessel, boat, barge and craft irrespective of the size or the GRT, engaged in lighterage operations in mid-stream for conveyance of cargo to the ports other than Mumbai Port shall during the period of their not working cargo be charged anchorage fees as per Section 2.14 (A) above depending on the place of anchorage. This differential tariff will not apply to barges coming into the Mumbai Port.

**NOTES :**

For the purpose of calculating the period of stay of a vessel at an anchorage :

- (1) the anchorage fees shall be levied from the time a vessel drops the anchor till the time it leaves the anchorage berth ;
- (2) in the event of a vessel which had stayed at an anchorage taking berth or entering a dry dock and returning thereafter either to the same anchorage or to another anchorage, the number of hours the vessel was away from the anchorage will be excluded, but the period of occupation except for such exclusion will be treated as a continuous period for computing the Anchorage Fees;
- (3) for levy of anchorage fees, a barge is a craft operating within the limits of Mumbai Port for the purpose of lighterage of cargo or supply of fuel, water and provisions but shall not include lash or any other type of barges/boats discharged or loaded by mother ships outside the limit of Mumbai Port for all purposes of conveyance of cargoes;
- (4) no anchorage fees will be recoverable from the vessel, boat, barge and craft (including lash barge) which has paid the licence fees for water conveyance as per Section 2.10 above;
- (5) no anchorage fees will be charged to the vessel classified as Indian Naval Vessels and Coast Guard Vessels ; and
- (6) no anchorage fees will be charged to the vessel/ships at MFL area.

**2.15. PORT DUES**

Sl. No.	Vessels chargeable	Rate of port dues per GRT		Due how often chargeable in respect of same vessels
		Coastal In Rs.	Foreign - going In US \$	
1.	Vessels of 3000 tons and upwards (except fishing boats)	5.777	0.2111	The due is payable on each entry into the port.
2.	Vessels of Ten tons and upwards but less than 3000 tons (except fishing boats)	4.078	0.1490	The due is payable on each entry into the port.
3.	Tugs, boats, ferry boats and river boats, whether propelled by steam or other mechanical means arriving from ports outside India	4.078	0.1490	Once between the 1 <sup>st</sup> January and 30 <sup>th</sup> June and once between 1 <sup>st</sup> July and 31 <sup>st</sup> December in each year
4.	Inland vessels operating within port limits	4.078		The due is payable once in the same month

**Notes:**

1. Port Dues of a vessel will be assessed on her total GRT at the rate shown against the relevant vessel group according to GRT of that vessel.
2. For oil tankers with segregated ballast the reduced Gross Tonnage that is indicated in 'Remarks' column of its International Tonnage Certificate will be taken as its Gross Tonnage for the purpose of levying Port dues and not for other tonnage based fees.
3. No Port Dues shall be chargeable in respect of:
  - (i). Pleasure Yacht
  - (ii). Naval vessels and Government vessels
  - (iii). Any vessel which having left the port is compelled to re-enter by stress of weather or in consequence of having sustained any damage, either with or without stress of weather.
  - (iv). A LASH vessel making a 'second call' to pick up empty and / or laden fleeting LASH barges shall be treated as a vessel entering the port but not discharging or taking any cargo or passengers therein as described in Section 50 B of the Major Port Trusts Act
4. Port Dues shall be levied at 39.35% of the rates specified at Section 2.15 above in the following cases:
  - (i) A vessel which enters the Port but does not discharge or take in any cargo or passenger (with the exception of such unshipment and re-shipment of cargoes as may be necessary for purpose of repairs)
5. Port Dues shall be levied at 50% of the above rates in the following cases:
  - (i) Telegraph vessels
  - (ii) A vessel entering the port in ballast and not carrying passengers but sailing from the Port without taking any passenger or cargo
  - (iii) A vessel entering the port in ballast and not carrying passengers for the purpose of repairs, dry docking, taking in bunkers, provision of water or for change of crew or for discharging any sick member of the crew and sailing from the port without taking in any passenger or cargo

6. Port Dues shall be levied at 75% of the above rates in the following cases:
- A vessel entering the port in ballast and not carrying passengers but taking in any cargo or passengers at the port
  - A vessel in distress with no cargo on board brought into harbour in tow
7. A vessel in distress with cargo on board brought into harbour in tow shall be charged full Port Dues
8. The vessels visiting JNPT, if for any reasons the same vessels visit MBPT, 60.65% of the Port Dues recoverable as per Section 2.15 above shall be levied. However, vessels plying exclusively between MBPT and JNPT for carriage of cargo shall be levied full Port Dues as per Section 2.15 above. Vessels paying full port dues at the MBPT need not pay 39.35% of the MBPT port dues at the JNPT.

**2.16. Composite Berth Hire Charges**

**Berth hire charges on vessels, boats and barges berthed at Indira Dock and its Harbour Wall, including Ballard Pier and Ballard Pier Extension, Prince's & Victoria Docks and its harbour walls:**

Sl. No.	Vessels berthed at	Rate per GRT for per hour or part thereof	
		Coastal Vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	Indira Dock & its Harbour Walls, Ballard Pier and Ballard Pier Extension	0.119	0.0075
2.	Prince's & Victoria Docks and its harbour walls	0.092	0.0059

**Notes:**

- For the purpose of levy of the above charges
  - The minimum GRT for any vessel except off shore supply vessels will be taken as 1000 and
  - The term 'vessel' will include the boats, barges and craft of GRT of 1000 and above.
- The berth hire shall be leviable from the time a vessel takes the berth till the time it leaves the berth.
  - There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply, berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.
  - There shall be a 'penal berth hire' equal to one day's berth hire charges for a false signal.
  - The Master / Agents of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
  - The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions.
- Sundays and Port non-working days will be treated as normal working days for levy of the above charges and no separate charge will be levied.
- Every boat and country craft of less than 1000 GRT and pleasure yacht and a lash barge entering the Docks shall be levied berth hire charges of Rs.5.417 / US \$ 0.4374 per hour or part thereof for the first 200 GRT or part thereof and Rs.2.707 / US \$ 0.2187 per hour or

part thereof for every additional 100 GRT or part thereof in respect of coastal / foreign-going vessels respectively. This concessional rate will be admissible to local craft, boats and barges except off shore supply vessels whether self propelled or not and plying in foreign and coastal trade. The concessional rates shall also be admissible to lash barges and pleasure yacht irrespective of their tonnage. Each barge will be separately charged berth hire charges treating each as a distinct vessel. However, when the barges make use of wharf crane, the composite berth hire charges as prescribed at Note 1 above shall be levied.

5. Off shore supply vessels falling in the category of coastal vessels berthed at any berth in Docks or Harbour Wall shall be levied with Rs.0.2851, per GRT per hour or part thereof. Off-shore vessel will not be subjected to the conditionality of levy of the minimum charges of 1000 GRT. All the off shore supply vessels will be subjected to this rate irrespective of the GRT of the vessels and will not be entitled for concessional levy as at Note 4 above.
6. No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at its berth due to breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port.

2.17. Charges for providing On Board Stevedoring Services payable by the Indenters/ Vessel Agents/Vessel Owners/Container Operators

Sr. No.	Commodity/Activity	Basis of Charges	Stevedoring rate (without gear) (in Rs.)		Ceiling Rate for supply of gear by the port (in Rs.)
(1)	(2)	(3)	(4)		(5)
			Foreign	Coastal	
1.	Steel Coil, Steel Plates, Pipes and Angles & other steel products, Billets	Per tonne	67.05	40.25	13.00
2.	Bagged Cargo	Per tonne	110.25	66.15	13.00
3.	Wooden Logs	Per tonne	127.30	76.40	13.00
4.	General Cargo	Per tonne	140.45	84.30	13.00
5.	Dry Bulk & others	Per tonne	112.90	67.75	22.00
6.	Machinery/Project Cargo	Per tonne	173.25	103.95	13.00
7.	Vehicle				
	(a) Vehicles less than 10 tonnes by RORO operation	Per vehicle per operation	45.95	27.57	---
	(b) Vehicles more than 10 tonnes by RORO or LOLO operation	-- do --	328.15	196.89	----
	(c) All other vehicles LOLO operation	-- do --	328.15	196.89	----
8.	Wood Pulp	Per tonne	94.50	56.70	13.00
9.	Oil Cake in Bulk	Per tonne	157.50	94.50	10.00
10.	CONTAINER				
a).	Stuffing	Per TEU	3289.80	1973.90	15.00 per box
b).	De-stuffing	Per TEU	2025.20	1215.15	15.00 per box
11.	On-board stevedoring using Ship's crane	Per Box	731.95	439.17	55.00
12.	On-board stevedoring using Port Gantry crane	Per Box	442.50	265.50	---
13.	Containers brought by barges	Per Box	328.15	328.15	55.00
14.	Cargo brought by coastal barges	Per tonne	19.70	19.70	13.00

Sr. No.	Commodity/Activity	Basis of Charges	Stevedoring rate (without gear) (in Rs.)		Ceiling Rate for supply of gear by the port (in Rs.)
(1)	(2)	(3)	(4)		(5)
			Foreign	Coastal	
15.	Cargo handled in stream	20% more than the applicable rates for cargo handled at docks			
16.	Zinc ingots	Per tonne	101.05	60.65	13.00

## Notes:

- (i) A vessel agent may bring his own gear for loading/unloading, stuffing and destuffing operations. In case the port supplies gear for loading/unloading, stuffing and destuffing operations, then the rate as prescribed in column number (5) above shall be leviable as a ceiling rate.
- (ii) Lashing and unlashings containers on board the vessel shall be the responsibility of the vessel agents. If lashing and unlashings service is provided by the port Rs.30/-, Rs.45/- and Rs.60/- extra per 20' unit, 40' unit and above 40' unit respectively shall be leviable.
- (iii) Lashing and unlashings of steel cargo is the responsibility of the shipping agents. The rates do not include lashing and unlashings charges and no rebate is, therefore, allowed for lashing and unlashings of steel cargo.

## 2.18.

**Charges for use of the Dry Docks****I. Charges for Docking and Undocking :**

	Foreign Going Vessels (in US \$)	Coastal Vessels (in Rs.)
Upto 1000 GRT	3950	83125
1001 to 2000 GRT	4852.50	1,02,125
2001 to 3000 GRT	5755.00	1,21,125
3001 to 4000 GRT	6657.50	1,40,125
4001 to 5000 GRT	7560.00	1,59,125
Above 5000 GRT	US \$ 7560 + US \$ 902.50 for every additional 1000 GRT or part thereof	Rs. 1,59,125 + Rs. 19,000/- for every additional 1000 GRT or part thereof

**II. Rental charges for occupation of the Dry Dock :**

- (i) During first 10 days of occupation for vessels –

	Foreign Going Vessels	Coastal Vessels	
	US \$	Rs.	
Upto 1000 GRT	1353.75	28,500	Per day or part thereof
1001 to 2000 GRT	1468.75	30,875	----- do -----
2001 to 3000 GRT	1580.00	33,250	----- do -----
3001 to 4000 GRT	1805.00	38,000	----- do -----
4001 to 5000 GRT	2031.25	42,750	----- do -----
5001 to 10000 GRT	2256.25	47,500	----- do -----
10001 to 20000 GRT	2482.50	52,250	----- do -----
20001 GRT & above	2821.25	59,375	----- do -----

- (ii) from 11<sup>th</sup> day to 20<sup>th</sup> day of occupation – 150 per cent of rates as at (i) above per day or part thereof.
- (iii) from 21<sup>st</sup> day to 30<sup>th</sup> day of occupation – 200 per cent of rates as at (i) above per day or part thereof.
- (iv) Beyond 30 days of occupation – 250 per cent of the rates as at (i) above per day or part thereof.
- (v) In case the vessel occupies the dry dock beyond the period for which the dry dock has been allotted, the rental charges for the period of overstayal shall be charged at double the rate prescribed above.

**Notes:**

- (1) The above charges will include the charges for services such as draining/flooding of Dry Dock, Divers' services, craning, removal and replacement of damaged keel blocks, other ship repair facilities, etc. No additional charges will be levied for any services in connection with docking/undocking except shore power supply and fresh water supply to vessels and for laying/removal of special keel blocks.
- (2) In the case of vessels requiring laying of special keel blocks due to their configuration, extra rental charges at the rate prescribed under 11 (i) above will be recovered for the period required for laying and removal of such special keel blocks. The rental charges for occupation of dry docks as above will be recoverable as per the period groups applicable.
- (3) Vessel will pay for the shore power supplied to it at the rates prescribed from time to time on actual consumption.
- (4) If the vessel has requisitioned for a dry dock but it is not ready to dock at the time specified according to the docking programme, no charges shall be leviable provided an intimation of cancellation/postponement of dry docking is given 2 days (excluding the day of docking) in advance of the specified time of docking. A cancellation fee of Rs. 1250/US Dollars 57.50 will be recovered in such cases in respect of coastal vessels and foreign-going vessels respectively.
- (5) In case, the docking is likely to be delayed and an intimation is given in advance by less than two days (excluding the schedule day of docking) for reasons other than those within the control of the vessel, normal charges will be recovered after the vessel has dry docked. For the days the dry dock or its compartment remains unoccupied, rental charges will be recovered at the rate applicable during the first 10 days of occupation. In other cases, rental charges will be recovered at 250 per cent of the rate applicable during the first 10 days of occupation.
- (6) When two or more vessels are docked together in Merewether Dry Dock or the entire length of Hughes Dry Dock or in either of the compartments of the Hughes Dry Dock (with or without placing caisson positioned between them) the above charges will be payable by each vessel separately.
- (7) Wet Dock dues will not be levied in the case of vessels entering and leaving the Wet Dock for the sole purpose of occupying the Dry Docks, provided :
  - (i) Such vessels occupy the Dry Dock;
  - (ii) Aggregate period of stay in Wet Docks does not exceed 24 hours plus odd hours occasioned by tidal delays and Dock Master's programme of docking/undocking; and

- (iii) No work, i.e. discharge or shipment of cargo, bunkering or repairs, is performed on board or over the side of such vessel during the stay in the Wet Docks.
- (8) Sundays and Customs notified holidays and port non-working days during the occupation of Dry Dock by a vessel shall be treated as working days and charged accordingly.
- (9) No separate charge will be levied for docking/undocking on Sundays and Customs notified holidays and port non-working days.
- (10) When two or more vessels are docked together in the Merewether Dry Dock or in the entire length of Hughes Dry Dock or in either of the compartments of Hughes Dry Dock without the caisson being placed in position between them and if for any reason one of the vessels is not ready to undock on expiry of the period for which she was regulated and thereby causes detention to the other vessel or vessels dry docked simultaneously, the vessel/s causing detention to other vessel/s (detaining vessel) shall pay detention charges at double the charges recoverable under clause II above on her tonnage as well as tonnages of the other vessel/s detained.
- (11) Services/Supplies required for repairs to the vessels in the Dry Dock, requisitioned by ship repair firm licensed by the Chief Mechl. Engineer shall submit their requisitions duly endorsed by the Master/Agent of the vessel. The cases in which endorsement of the Master/Vessel Agent cannot be obtained immediately, the Superintendent of Dry Dock may at his discretion provide services/supplies requisitioned, the endorsement of Master/Vessel Agent will have to be obtained subsequently.
- (12) The Board accept no responsibility whatsoever for any detention to vessels using their Dry Docks.
- (13) The period of occupation of a vessel shall commence from the time the entrance caisson is placed in position after the vessel has entered. The period of occupation ends when the vessel has cleared the Dry Dock entrance while leaving, unless undocking is postponed for dock convenience. In such a case the period of occupation shall be reckoned upto the time that the vessel has indicated her readiness to undock. A day means period of 24 hours counted from the time the entrance caisson is placed in position after the vessel has entered.

**2.19 Charges for supply of chipping and painting workers**

Rs.630/- per labour per shift plus overtime wages on actuals.

(Subject to permission from the Hon'ble Bombay High Court to implement the revised rate.)

**2.20. Charges against Government in respect of Vessels of War and Transport**

Charges against the Union Government in respect of vessels of War and vessels engaged solely for the transport of troops, their families, etc. berthed at the Ballard Pier or Indira Dock Harbour Wall or inside the Docks:

(a)	Vessels of War, that is to say all vessels plying the White Ensign of Republic of India but including in times of war mine sweepers and patrol vessels.	All Port and Dock charges whether for general facilities or for "Special Services" except  (i) Port Dues.  (ii) Wharfage on stores and equipment required for the vessel's own consumption.
-----	---	---

(b)	Vessels employed solely in the transport of troops and their families, military animals, military equipment, ammunition of war and naval and military stores, including Indian Fleet, Auxiliaries which are on the list of Indian Navy and all Hospital ships and Ambulance Transport	(a)	<p>All Port and Dock charges except –</p> <p>(i) Port Dues.</p> <p>(ii) Wharfage charges on horses (other than remounts), Baggage, carriages and other effects forming part of the scheduled equipments of the troops.</p> <p>Compensation under Section 6 of the Indian Tolls (Army) Act, II of 1901 at the rate of 12.5 paise per tonne of Gross Registered Tonnage of the vessel for each day that <u>Dock Dues</u> are charged under Section III of the Docks Scale of Rates and the vessels are engaged in bonafide transport operations.</p>
		(b)	

**Notes:** Wharfage charges shall mean fees levied for the passing of goods or animals, etc. imported or exported by any vessel, boat or lighter over any wharf, jetty, pier or bund within Port Trust areas, but shall not mean charges for services rendered by the Port Trust in landing and shipping, removing or storing such goods, animals, etc. such as the provision of cranes, cluster lights and for handling labour.

## 2.21. Pier Dues at Jawahar Dwep and Pir Pau

Sl. No.	Vessel Chargeable	Rate per GRT for per hour or part thereof	
		Coastal Vessel (In Rs.)	Foreign-going vessel (In US \$)
(i)	On every steam and other mechanically propelled and square rigged vessels berthed at or using the bulk oil piers at Jawahar Dwep and Pir Pau	Rs. 0.373 Subject to minimum charge of Rs.373)	US \$ 0.0135 (Subject to minimum charge of US \$ 13.55)
(ii)	On every boat, barge or country craft (not square rigged)	Rate per hour or part thereof	
		Rs. 7.468	US \$ 0. 270

### Note:

- (1) The Pier Dues shall be levied from the time a vessel takes the Berth/Pier till the time it leaves the Berth/Pier.
- (2) No Pier Dues shall be levied on vessels after expiry of 4 hours from the time of signaling its readiness to sail. Penal Pier Dues equal to one day's Pier Dues (i.e. 24 hours) shall be levied for false signal. The Master/Agents of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions. The time limit of 4 hours prescribed for cessation of Pier Dues shall exclude the ship's waiting period for want of favourable conditions.
- (3) No Pier Dues shall be levied for the period when the vessels idle at its Berth/Pier due to breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port.
- (4) Sundays and Customs notified holidays and port non-working days will be treated as normal working days for levy of the above charges and no separate charge will be levied.

**CHAPTER - III****CARGO RELATED CHARGES**

The charges as herein after prescribed will be leviable on all traffic dealt within the relevant areas specified in Appendix 'G' to the MBPT Dock Bye-Laws.

**3.1. (A) Schedule of docks wharfage on goods**

Rate No.	Description of Goods.	Basis of Charge	Foreign (Rs.)	Coastal (Rs.)
1. (i)	Animals, Birds, reptiles, etc.	Each	28.75	17.25
(ii)	Animal products - Bone, Bonemeal, Hides & Skins	Tonne	20.15	12.10
2.	Arms, Ammunitions, Explosives and Defence Stores.	Tonne	133.70	80.25
3. (i)	Asbestos	Tonne	34.50	20.70
(ii)	Construction Materials, Sand.	Tonne	34.50	20.70
(iii)	Fruits, nuts including Raw Cashew, Tapioca, Coconut, Copra, Tamarind Seeds.	Tonne	34.50	20.70
(iv)	Molasses	Tonne	34.50	20.70
(v)	Waste Paper, Newsprint	Tonne	34.50	20.70
(vi)	Wood, Timber, Bamboo	Tonne	34.50	20.70
4. (i)	Cement, Clinker	Tonne	34.50	20.70
(ii)	Coal and Fire Wood	Tonne	48.00	48.00
(iii)	Sulphur, Fertilisers and Fertiliser raw materials	Tonne	43.15	25.90
(iv)	Foodgrains, Oilseeds, Cereals and Pulses.	Tonne	34.50	20.70
(v)	Oil-Cakes and Fodder	Tonne	16.10	9.65
(vi)	Sugar	Tonne	16.10	9.65
5. (i)	Cotton including cotton waste (also includes cotton twist and yarn)	Tonne	34.50	20.70
(ii)	Jute and jute products, Coir and coir products.	Tonne	20.15	12.10
6. (i)	Granites and Marbles	Tonne	34.50	20.70
(ii)	Ores, Ore Pellets and Minerals	Tonne	34.50	34.50
7.	Metals (Ferrous, Non-ferrous) in the form of ingots billets and un-manufactured and metal scrap.	Tonne	34.50	20.70
8.	Other Liquid bulk including acids and fatty acids	Tonne	34.50	20.70
9.	<b>POL and POL Products :</b>			
(i)	Crude Oil	Tonne	47.50	47.50
(ii)	Kerosene and Light Diesel Oil.	Tonne	31.25	31.25
(iii)	All other POL Products	Tonne	55.00	55.00
10.	Salt	Tonne	4.35	2.65
11.	Synthetic Resin (including Moulding Powder) and Wood Pulp	Tonne	80.50	48.30
12.	Wines, Spirits (Potable) and Alcoholic beverages	Five litres	20.15	12.10
13.	Iron and Steel Materials (excluding scrap, dross and ores)			
	Import	Tonne	120.00	72.00
	Export	Tonne	80.00	48.00
14.	Motor vehicles and Cars	Ad-valorem		
	Import		0.30%	0.18%
	Export		0.30%	0.18%
15.	All items other than those specified above.	Ad-valorem	0.28 %	0.17 %
16.	Sweepings collected on shore, Ballast of the vessel, engineering materials, stores and gears for repairs to ships in docks. *Seamen's baggage consisting of their personal effects, mails, post parcels and diplomatic bags irrespective of the weight per parcel, bag etc		FREE	

\* Although Seamen's baggage consisting of their personal effects will not attract wharfage, articles

not regarded as bonafide baggage such as arms, ammunition, pearls, precious stones, pianos, pianolas, carriage, motor cars, motor cycles, etc., will be subject to the levy of wharfage.

Note: 50% of the normal wharfage will be applicable for Bunkers.

#### **GENERAL NOTES TO SECTION 3.1(A):**

1. Wharfage leviable on ad-valorem basis in the foregoing schedule will be levied on the CIF value of goods in the case of imports and FOB value of goods in the case of exports and on value specified in the bill of coastal goods in the case of coastal cargo. Wharfage leviable on weight basis in the foregoing schedule will be assessed on gross weight of the goods as shown in the Bill of Lading, Manifest or Invoices.
2. For the assessment of wharfage on import or export goods, the importer or the exporter or their clearing agent, as the case may be, shall declare and certify on the Application-cum-Bill for cargo related services the weight, CIF value or FOB value of the consignments and other particulars in the relevant columns in support of which copy/copies of the invoices/specification attested by Customs together with the Customs documents such as Bill of Entry/Shipping Bill /Transshipment Permit as required under Docks Bye-Law No. 96 shall be produced for the purpose of assessment and verification of charges. For any misdeclaration of weight, quantity, value or description of goods, the importer/exporter or his clearing agent, as the case may be, will be liable for action under Section 115 of the Major Port Trusts Act, 1963.
3. All goods which have been charged full Docks Wharfage in case of import operation will, if loaded into boats in the Docks by Port Trust labour and afterwards reloaded at a Port Trust Bunder, be charged, instead of wharfage for export operation, labour charges only as prescribed elsewhere in this Scale of Rates.
4. Wharfage as applicable to transshipment cargo as provided in Note 6 (b) below shall be recoverable in case of cargo discharged from one hatch of a vessel and reshipped in another for trimming or re-arranging the vessel's cargo either by lighters from overside or over the Docks wharves.
5. Dangerous, explosive and inflammable goods landed at the Docks contrary to the Docks Bye-Laws and/or the circulars issued by the MBPT must be immediately removed by the Masters/Owners/Agents of the vessel to the Board's warehouses earmarked for such goods, failing which they shall be removed by the MBPT at their risk and cost and, in addition, a charge of Rs.719 per package for foreign cargo and Rs. 431 per package for coastal cargo will be levied.
6.
  - a). Transshipment cargo, if discharged and re-loaded on to the same vessel/ another vessel, single wharfage shall be leviable for both movements and demurrage on expiration of the free period of three days as admissible to import cargo will be levied as per the demurrage schedule prescribed at sub-section 3.1. (B) below.
  - b). Cargo where advalorem rates are specified and not destined for MBPT, wharfage @ Rs.130 per tonne in case of transshipment by sea and Rs. 55 per tone in case of transshipment by road and demurrage on expiration of the free period of three days as admissible to import cargo as per the demurrage schedule prescribed at sub-section 3.1.(B) below shall be levied.
7. Damaged Goods:  
  
Cargo landed from vessels loading in Docks owing to fire or other accidental cause and re-shipped or from vessels returned to Port by reason of the same cause or stress of weather will be charged one wharfage prescribed in the above Schedule.
8. In respect of Iron and Steel materials, shifting of cargo from the wharf (hook point) to the storage point will not be undertaken by the Mumbai Port Trust.

9. The Port shall provide the following minimum additional facilities to the export of motor vehicles on common user basis:
- Use of MBPT private road without payment of permit charges
  - Unloading ramp for motor vehicles received by rail for export free of cost.
  - Pre-shipment storage facilities inside the docks free of demurrage for 30 days
  - Arrangement for supply of water for vehicles for cleaning purposes including permission of recycling plants inside docks.
10. Before classifying any cargo under unspecified category in the wharfage schedule, the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the wharfage schedule.

### 3.1.(B) Demurrage:

On expiration of free days, save as hereinafter provided, demurrage will be charged for the period of storage on all goods (except mails, post parcels, diplomatic postal bags and personal baggage irrespective of weight per parcel, bag etc.) remaining uncleared, at the following rates :

Class of goods (1)	How charged (2)	RATE (Rs)		
		For first to 20 <sup>th</sup> day (3)	For 21st to 40th day (4)	From 41st days onwards (5)
In respect of all goods classified in the wharfage schedule in Section-3.1(A) above.	Per tonne per day or part thereof	37.50	56.25	75.00

NOTE: The personal baggage will be charged at the rate of Rs.15 per tonne per day or part thereof.

### GENERAL NOTES TO SECTION 3.1 (B):

- All import goods will be allowed storage in the docks free of demurrage for three days from the date following the day of complete discharge of vessel's cargo. All export goods will be allowed storage in the docks free of demurrage for seven days commencing from the date of admission of cargo into the port.
- For the purpose of calculation of free days Sundays, Customs notified holidays and port non working days will be excluded.
- Free period of 10 days will be allowed for salvaged goods and the free period will be counted from the date on which goods are actually salvaged.
- In order to promote export aggregation certain specified area will be identified from time to time for specified cargo. A maximum of 30 free days will be allowed in such cases.
- Demurrage charge on both cargo and container shall not accrue for the period when the port is not in a position to deliver cargo/container when requested by the users.
- DEMURRAGE ON GOODS DETAINED BY THE CUSTOMS
  - Periods during which the goods are detained by the Commissioner of Customs for the purpose of special examination involving analytical or technical test other than the ordinary process of appraisal and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the importers ; and

- (b) Where goods are detained by the Commissioner of customs on account of Import Control formalities and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the Importer, for such period of detention under (a) and (b), the demurrage charges shall be recovered as under :

First 30 days of detention	: 20% of the applicable demurrage
31 <sup>st</sup> day to 60 days of detention	: 50% of the applicable demurrage
61 <sup>st</sup> day onwards of detention	: 100% of the applicable demurrage

7. Demurrage charges will be assessed on the gross weight of the goods. Gross weight if not in exact multiples of 100 kgs will be rounded off to the next higher multiple of 100 kgs. for levy of charges.
8. No wharfage will be charged on shut out cargo. Demurrage as per Section 3.1(B) shall be levied on Shut out cargo from the date of admission of cargo into docks till and including the date of removal. Shut out cargo must be removed by shippers on receipt of three days' notice from the MBPT or its authorised person. In case of non-compliance, the MBPT or its authorised person may remove such goods to a place at the expenses of shippers.

### 3.1. (C) Uncleared goods

Uncleared goods when sold by the MBPT under section 61 or 62 of the Major Port Trust Act, 1963 a free period of 10 days will be allowed from the date of confirmation of sale by MBPT. On the expiry of 'Free Days' demurrage will be charged at the rate of Rs.125/- per tonne per day on goods remaining uncleared until delivery is effected.

If, however, the goods or a portion thereof remain uncleared on the premises of the Board beyond 15 days following the date of confirmation of the sale, the sale proceeds of the goods, or if only a portion of the goods remain to be taken delivery of by the purchaser, the proportionate sale proceeds, shall be forfeited and the goods or a portion thereof, as the case may be, resold by the Port Trust. The aforesaid period of 15 days may be extended, at the discretion of the MBPT or its authorised person, in suitable cases, for reasons to be recorded in writing, having due regard to the circumstances of the case or to the quantity and bulk of the goods to be removed by the purchaser.

### 3.2. Wharfage charges leviable at Jawahar Dweep and Pir Pau

Sr. No.	Description of Goods	Foreign Going Vessel (Rs. per tonne)	Coastal Vessel (Rs. per tonne)
1.	POL and POL Products		
	(i) Crude Oil	52.10	52.10
	(ii) Kerosene and Light Diesel Oil	34.25	34.25
	(iii) All other POL products viz., Naphtha and Solvent, Fluxing and Lubricating, Turpentine and Vapourising Grease, Bitumen, Petroleum Jelly, Motor Gasoline, Motor Spirit, Liquified petroleum Gas etc.		
	(a) Handled at the Jawahar Dweep	60.30	60.30
	(b) Handled at the Pir Pau	44.00	44.00
2.	Chemicals viz. Ammonia, EDC, Ethyle, Benzene, Paraxylene, M.E.G., N. Paraffin, Orthoxylene and other liquids in bulk	88.00	52.80
3.	Edible oil handled at Pir Pau	24.00	14.40

**3.3. LICENCE (STORAGE) FEES AND WAREHOUSING CHARGES**

- (A) (I). **Licence Fees for storage / cargo operation with or without installation of facilities, cargo handling equipment by the users for offshore activities**

Period	Rates Applicable
From the date of permission till expiry for	Per sq. mtr. of part thereof per month or part thereof@
a. Open area	Rs.50/-
b. Covered area	Rs.60/-

Note : Installation of facilities/ cargo handling equipment shall be subject to the clearance by MBPT and shall be dismantled and removed within 15 days from the date of issue of notice.

Above Charges are applicable only for storage of offshore material / cargo and shall be valid for 11 months only for a specified place.

- (II). **Licence (Storage) Fees on the goods stored in the areas specified by the MBPT for storage of cargo upto a maximum of 60 days**

	Period of Storage	Rate per sq. mtr. or part thereof per month or part thereof. (In Rs.)
In sheds	i) First 30 days or part thereof	40
	ii) 31 <sup>st</sup> day to 60 <sup>th</sup> day	80
Open Yards	i) First 30 days or part thereof	30
	ii) 31 <sup>st</sup> day to 60 <sup>th</sup> day	60

Note : The cargoes lying uncleared beyond 60 days shall be subjected to demurrage from the 61<sup>st</sup> day onwards under Section 3.1 (B) of Chapter-III of the Scale of Rates. For the purpose the of levy of demurrage the 61<sup>st</sup> day of storage of cargo will be treated as day number one.

- (III). **Licence fee for management of cargo operation (for occupation other than for cargo storage):**

	Description	Rate
(i)	Licence Fee for space allotted to Vessel Agents/Stevedores/CHAs/Transporters/ Port Users including Govt. agencies in the Port Trust building.	Rs. 206.25 per sq. mtr. of part thereof per month or part thereof.
(ii)	Licence Fee for open areas permitted to be used for carrying out cargo activities by placing chowkey / porta cabin etc.	Rs.112.50 per sq. mtr. of part thereof per month or part thereof.

**Notes to tables II & III:**

- (i) The MBPT can reject the request or withdraw the permission granted in such cases, the reasons therefor will be communicated to the allottee.
- (ii) If the areas allotted is found to be utilised for any unauthorised purpose, then, the MBPT will withdraw the permission granted.

- (IV). **Licence Fee for commercial establishments like shop, duty free shop, curio shop, cyber café, communication center, forex center, etc.**

Description	Rate
Licence fee for space allotted in the Mumbai Port Trust buildings	Rs.360/- per sq. mtr. or part thereof per month or part thereof

Notes:-

- Period of allotment is for 11 months.
- Whenever MBPT requires this area, the operator will have to vacate the same at one month's notice and relocate to other area for the remaining licence period.
- All relevant permissions shall be obtained by the operator.
- All allotments shall be on tender basis, with premium over the above mentioned rate being the selection criteria.

- (V) **Licence fees for storage / warehousing permitted by the MBPT with or without installation of facilities, cargo handling equipment by the users in non custom notified areas.**

Period	Rate Applicable
From the date of permission till expiry	Per sq. mtr. or part thereof per month or part thereof
Open area	Rs. 20/-

Note: Installation of facilities/ cargo handling equipment shall be subject to the clearance by MBPT or by persons authorized by it and shall be dismantled and removed within 15 days.

- (B) **Licence (Storage) fees on goods bonded under Section 60 of the Customs Act, 1962, and stored in the warehouses and open yards belonging to the Board and licenced by the Collector of Customs under the Customs Act, 1962:**

Period of storage	Rate per sq. mtr. per week or part thereof
(a) In Sheds:	
i) For the first 8 weeks	Rs. 6.25
ii) For the next 8 weeks	Rs.12.50
iii) From 17 <sup>th</sup> week onwards	Rs.18.75
(h) In the Open Yards :	
i) For the first 8 weeks	Rs.5.00
ii) For the next 8 weeks	Rs.10.00
iii) From 17 <sup>th</sup> week onwards	Rs.15.00

Note : The above charges are subject to a minimum calculated as for 5 sq. metres for each consignment.

- (C) **Licence (Storage) Fees on Over-dimensional packages stored in Docks, Sheds and Yards shall be payable in lieu of demurrage at the rate of Rs. 6.25/- per sq. mt. subject to minimum of 5 sq.mt. for 30 days following the date from which the consignment is out of custom charge and is ready for clearance subject to the following conditions :**

- On Over-dimensional packages having length over 13'6" or having width over 10' in the case of packages removed by the Rail.
- On Over-dimensional packages having length over 40' plus the protruding length over and above the motor vehicle allowed by the Regional Transport Authority from time

to time or having width more than 8'6" plus protruding width over and above the motor vehicle allowed by the Regional Transport Authority from time to time.

- (iii). After the free period of three days from the day of complete discharge of vessels cargo as admissible under note I below Section 3.1 (B) Demurrage above till the day on which the cargo is out of Custom charge and from 31<sup>st</sup> day from the day on which the cargo is out of Custom charge the over dimensional packages shall accrue demurrage as per Section 3.1 (B) Demurrage *ibid*.

#### CHAPTER - IV

#### CRANAGE

#### 4. (A) CHARGES FOR THE USE OF FLOATING CRANES:

- |   | Per tonne for each operation |
|---|------------------------------|
|   | Rs.                          |
| (1) (i) For packages individually weighing upto 30 tonnes     | 550                          |
| (ii) For packages over 30 tonnes but not exceeding 60 tonnes  | 770                          |
| (iii) For packages over 60 tonnes but not exceeding 90 tonnes | 1200                         |
| (iv) For packages over 90 tonnes                              | 1413                         |
- Subject to a minimum charge of Rs.12, 500 for the use of floating crane.
- (2) An amount of Rs.12, 500 each will be recovered as
- (a) Cancellation charges and
  - (b) Mobilisation charges when the floating crane is required to work outside Indira Dock Basin.
- (3) (i) 'Heavy lift' shall be defined as any package weighing 20 tonnes and above.
- (ii) Packages weighing upto 20 tonnes shall, consequently, be exempt from levy of heavy lift charges.
- (iii) (A) whenever packages weighing above 20 tonnes are landed by the ship's own gear without the use of the Port Trust's heavy lift cranes. (heavy lift) charges shall be recovered at 10% of the normal rate.
- (B) This charges shall not, however, be levied in the following cases :
- (a) In cases where the heavy lift is discharged by derricks into or loaded by derricks from barges subject to the barge being released or loaded by the use of the Port's heavy lift cranes on payment of the normal heavy lift crane charges.
  - (b) In cases where the heavy lift cranes though requisitioned for landing of packages weighing above 20 tonnes but could not be spared by the Port for reasons like maintenance, overhaul, repairs, non-availability of the crane because of being hired by another party etc. as certified by the Port's Chief Mechanical Engineer and when the heavy lifts have to be landed or necessary by the use of the ship's own derricks.
  - (c) In case of containers, either empty or stuffed with cargo, landed by the use of the ship's own derricks.
  - (d) Where the individual weight of package exceeds the capacity of heavy lift crane available in the port.

- (e) In cases where packages individually weighing more than 20 tonnes are discharged from other hatches when the Port's heavy lift crane is utilized on one hatch of the same vessel.

**4. (B) Charges for use of Mobile Cranes and Equipment:**

Sl. No.	Type of Crane / Equipment	Charges per Crane / Equipment		Minimum charges Rs.
		Per shift Rs.	Per 1/2 shift Rs.	
1.	Mobile Cranes (10 to 14 tonne capacity)	2,625	1,500	1,500
2.	Tower type cranes (20 tonnes)	4,375	2,500	2,500
3.	Tractor	625	375	375
4.	Forklift (2/3 tonnes)	750	500	500
5.	Platform Truck	625	375	375
6.	Forklift 16 tons	4500	2250	2250

**CHAPTER - V**

**CONTAINER RELATED CHARGES**

**5. (A) Composite charges on Cargo containers Handled with Quayside Gantry Cranes.**

Description	Containers upto 20'				Containers Above 20' but upto 40'				Containers length above 40'			
	Rates for Foreign Containers (in Rs.)		Rates for Coastal Containers (in Rs.)		Rates for Foreign Containers (in Rs.)		Rates for Coastal Containers (in Rs.)		Rates for Foreign Containers (in Rs.)		Rates for Coastal Containers (in Rs.)	
	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty
General Containers	2470	1970	1482	1182	3705	2955	2223	1773	4940	3940	2964	2364
Hazardous Containers*	3095	2470	1857	1482	4643	3705	2786	2223	6190	4940	3714	2964
ICD Containers	3770	3270	2262	1962	5655	4905	3393	2943	7540	6540	4524	3924
Transshipment Containers	2940	2540	1764	1524	4410	3810	2646	2286	5880	5080	3528	3048
Same Bottom Containers	2940	2540	1764	1524	4410	3810	2646	2286	5880	5080	3528	3048
Export containers brought by Barges under Shipping Bills from other ports for shipment	2970	2570	1782	1542	4455	3855	2673	2313	5940	5140	3564	3084
Containers moved by barges between MBPT & other ports	3000	2500	1800	1500	4500	3750	2700	2250	6000	5000	3600	3000

\* The composite charges for hazardous containers will be applicable in respect of permissible 'A' category containers as also 'B' & 'C' category containers.

**5.(B) Composite charges on Cargo containers Handled with cranes other than Quayside Gantry Cranes.**

Description	Containers upto 20'				Containers Above 20' but upto 40'				Containers length above 40'			
	Rates for Foreign Containers (in Rs.)		Rates for Coastal Containers (in Rs.)		Rates for Foreign Containers (in Rs.)		Rates for Coastal Containers (in Rs.)		Rates for Foreign Containers (in Rs.)		Rates for Coastal Containers (in Rs.)	
	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty
General Containers	1870	1670	1122	1002	2805	2505	1683	1503	3740	3340	2244	2004
Hazardous Containers*	2345	2095	1407	1257	3518	3143	2111	1886	4690	4190	2814	2514
ICD Containers	3170	2970	1902	1782	4755	4455	2853	2673	6340	5940	3804	3564
Transshipment Containers	2790	2490	1674	1494	4185	3735	2511	2241	5580	4980	3348	2988
Same Bottom Containers	2790	2490	1674	1494	4185	3735	2511	2241	5580	4980	3348	2988
Export containers brought by Barges under Shipping Bills from other ports for shipment	2820	2520	1692	1512	4230	3780	2538	2268	5640	5040	3384	3024
Containers moved by barges between MBPT & other ports	2400	2200	1440	1320	3600	3300	2160	1980	4800	4400	2880	2640

\* The composite charges for hazardous containers will be applicable in respect of permissible 'A' category containers as also 'B' & 'C' category containers.

**Notes: Sections 5 (A) & 5 (B)**

- (i) The above composite rates include the following charges towards onboard stevedoring and inclusion of this element in THC levied by the Shipping Lines/ Agents shall be regulated in accordance with the Order of TAMP passed in case no: TAMP/47/2000-MBPT, dated 12 June 2001:

Quayside Gantry Cranes:

- |     |  |            |
|-----|--|------------|
| (a) | All general Containers and all ICD Containers  | Rs. 348.00 |
| (b) | All Transshipment containers and all same bottom Containers.                                     | Rs. 696.00 |
| (c) | All export containers brought by barges under shipping bills from JNPT for shipment through MBPT | Rs. 610.50 |

Non-Quayside Gantry Cranes:

- |     |  |             |
|-----|--|-------------|
| (a) | All general Containers and all ICD Containers                | Rs. 579.53  |
| (b) | All Transshipment containers and all same bottom Containers. | Rs. 1159.06 |

- (c) All containers handled by barges to and fro JNPT Rs. 262.50  
 (d) All export containers brought by barges under shipping bills from JNPT for shipment to MBPT Rs. 842.03
- (ii) Cargo container means specifically designed container of uniform size for consolidating goods within compact unit.
- (iii) The above charges include on board stevedoring charges, handling at shipside, lift on of export / lift off import containers at the pre-stack area, removal of container between shipside and pre-stack / RCD yard in docks, loading / off loading of ICD containers on Railway wagons within the Docks.
- (iv) Additional services of loading/unloading of containers on to the wagons/Agents' trailers and hauling to and fro shunting yard at wadala will be provided to the ICD containers.
- (v) Lashing and unlashng containers on board the vessel shall be the responsibility of the vessel agents. If lashing and unlashng service is provided by the port Rs. 30/-, Rs.45 and Rs.60 extra per 20' unit, 40' unit and above 40' unit respectively shall be leviable.
- (vi) When a transshipment container is unloaded by gantry crane and loaded by Non-Gantry crane or vice versa, 50% of the Box rate for Transshipment containers prescribed at Section-5(A) and Section-5(B) respectively will be applicable.
- (vii) (a). Container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will be levied the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, containers from/to Indian ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for concession.  
 (b). A container from foreign port landing at MBPT for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charge prescribed for foreign-going vessel and 50% of that prescribed for the coastal category.
- (viii) Empty containers received from/removed to ICD by road shall be treated on par with local empty containers for levy of charges.
- (ix) Charges for containers handled by Toplift Trucks or Transtainer or Reach Stacker shall be levied separately.
- (x) Import loaded container manifested as local if subsequently transhipped to ICD shall be treated as local container till the date on which the container has been allowed by the Customs to be transhipped to ICD. Similarly ICD import containers destuffed and cleared from the port shall be treated as FCL for levy of Port Charges.

5. (C) With the prior permission of the MBPT authorities, rebates shall be applicable to the port users for carrying out various container operations with their own arrangements. The rebates applicable along with the conditions are as follows:

- (i). Stevedoring Charges  
 (a). When Gantry crane is used

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
I.	General and ICD containers						
	Loaded	348	348	348	208.80	208.80	208.80
	Empty	348	348	348	208.80	208.80	208.80

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
2.	Transshipment and same bottom containers						
	Loaded	696	696	696	417.60	417.60	417.60
	Empty	696	696	696	417.60	417.60	417.60
3.	Export Containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment						
	Loaded	610.50	610.50	610.50	366.30	366.30	366.30
	Empty	610.50	610.50	610.50	366.30	366.30	366.30

## (h). When crane other than Gantry crane is used

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
1.	General and ICD containers						
	Loaded	579.53	579.53	579.53	347.72	347.72	347.72
	Empty	579.53	579.53	579.53	347.72	347.72	347.72
2.	Transshipment and same bottom containers						
	Loaded	1159.06	1159.06	1159.06	694.54	694.54	694.54
	Empty	1159.06	1159.06	1159.06	694.54	694.54	694.54
3.	Containers handled by barges to and fro other ports						
	Loaded	262.50	262.50	262.50	157.50	157.50	157.50
	Empty	262.50	262.50	262.50	157.50	157.50	157.50
4.	Export Containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment						
	Loaded	842.03	842.03	842.03	505.22	505.22	505.22
	Empty	842.03	842.03	842.03	505.22	505.22	505.22

## (i). Transportation Charges

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
1.	General, ICD and containers handled by barges to and fro other ports						
	Loaded	565	847.50	1130	339	508.50	678
	Empty	460	690	920	276	414	552
2.	Transshipment, Same bottom Containers and Export Containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment through MBPT.						
	Loaded	1130	1695	2260	678	1017	1356
	Empty	920	1380	1840	552	828	1104

**5. (D) Charges on container handling equipment:****(1) Charges will be leviable on container handling equipment per move as follows :-**

	Containers upto 20'		Containers Above 20' but upto 40'		Containers length above 40'	
	Rates for Foreign Containers (in Rs.)		Rates for Foreign Containers (in Rs.)		Rates for Foreign Containers (in Rs.)	
	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
	US \$	Rs.	US \$	Rs.	US \$	Rs.
(a). Quayside Gantry Crane	19	496.13	28.50	744.19	38	992.26
(b). Rubber Tyred Yard Gantry Crane/ Reach Stacker/ Top Lift Truck (TLT)	5	130.56	7.50	195.84	10	261.12
(c). Trailer	14.50	378.62	21.75	567.94	29	757.25

**(2) Composite box rate for on board shifting operations of containers.**

Description	Foreign (in Rs.)						Coastal (in Rs.)					
	20'		40'		Above 40'		20'		40'		Above 40'	
	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty
Gantry Crane	1222	1222	2096	2096	2096	2096	733	733	1258	1258	1258	1258
Ship Crane	580	580	580	580	580	580	348	348	348	348	348	348

**(3) Charges for miscellaneous handling by Quayside Gantry Cranes :**

(a)	For opening hatch cover / pontoon and placing it -		
		Foreign	Coastal
	(i) by placing it on the quay (full cycle)	US \$ 76	Rs.1984.51
	(ii) without placing it on the quay	US \$ 38	Rs.992.26
(b)	For discharging/loading packages, units vehicles and / or any other material except containers individually weighing 20 Tonnes and above per operation/move.	US \$ 152	Rs.3969.02
(c)	For discharging/loading packages, units vehicles and / or any other material except containers individually weighing less than 20 Tonnes per operation/move.	US \$ 76	Rs.1984.51

**5. (E) Licence (storage) fees on containers:**

Sr. No.	Place of Storage	Rate per day or Part thereof		
		Container having length upto 20'	Container having length over 20' but upto 40'	Container having length above 40'
(1).	Loaded/Empty container landed and stored or brought for export and stored anywhere in the declared Customs areas of the port.	US \$ 2.5	US \$ 5.0	US \$ 7.5

Sr. No.	Place of Storage	Rate per day or Part thereof		
		Container having length upto 20'	Container having length over 20' but upto 40'	Container having length above 40'
(2).	Empty Container stored in the areas other than the declared customs areas of the Port.	US \$ 0.5	US \$ 1.0	US \$ 1.5
(3).	Empty or loaded containers received from/ despatched to ICD by Rail/Road.	US \$ 2.5	US \$ 5.0	US \$ 7.5

- (a) In case of import containers above charges are leviable from the date following the date of completion of vessel's import operations.
- (b) In case of export containers above charges are leviable from the date of stuffing of containers at Port's CFS or from date of bringing in of fully loaded container till the date prior to the date of shipment (i.e. excluding the date of shipment)/ the date of removal in case of Empty Container.
- (c) In the case of ICD containers charges are leviable after the expiry of two days from the date following the date of completion of vessel's import operation till the date of their loading on wagons/ removal by road or from two days following the date of receipt of containers at RCD from the upcountry ICD's or storage yards till the date prior the date of shipment (i.e. excluding the date of shipment). In case a container is not removed/ shipped within 10 days from the date following the date of completion of import operations in case of import or from the date of receipt in case of export, the Licence (Storage) Fees will be levied at double the rate prescribed at 5 (E) (3) above from 11<sup>th</sup> day.
- (d) Hazardous container will be charged at 25% premium.
- (e) Demurrage charge on both cargo and container shall not accrue for the period when the port is not in a position to deliver cargo/container when requested by the users.

**Notes:**

- (1) Import loaded containers removed out of port area for destuffing shall be charged licence (storage) fees from the date following the date of completion of vessel's import operations till the date of removal including the date of removal. Similarly, export loaded/empty containers received from the areas other than port premises shall be charged licence (storage) fees from the date of receipt till the day prior to the date of shipment (i.e. excluding the date of shipment).
- (2) If a container has already been charged licence (storage) fees on a particular day under Section 5(E) above, the same unit will not be charged once again on the same day even if it is moved between the areas referred to above.
- (3) The charges on a container shall be levied irrespective of whether the container is stored on chassis or on ground or stacked high.
- (4) Licence (storage) fees on Containers brought under Shipping Bill for export shall be charged in terms of provisions of Section 5 (E) above from the date of receipt of the container in the port premises.
- (5) The combined Transport Operators/Masters, Owners or Agents of vessels shall remove the containers to the respective site/yard/destuffing point nominated by the Traffic Manager, within a period of 4 calendar days following the date of the vessels completion of import operation. If the combined Transport Operators/Masters, Owners or Agents of vessels fail to remove such containers to the nominated areas within the prescribed period of 4 calendar days, the Traffic Manager shall have the authority to remove such containers to the nominated areas at the risk and cost of combined Transport Operators/Masters, Owners or Agents of vessels. Removal

charges as notified from time to time will be levied on such containers.

- (6) Container stuffed in the Port premises/container received in Docks duly stuffed in the areas other than Mumbai Port premises and removed for shipment through Ports other than Mumbai shall be charged Licence fees as per section 5 (E)(a) above from the day following the date of stuffing/from the date of receipt till the date of removal of container. In the case of containers stuffed in the Port premises/containers received duly stuffed in the areas other than Mumbai Port premises and removed to town shall be charged Licence fees of US \$ 2.5 (Coastal – Rs.108.80) for a container having length upto 20 feet, US \$ 5 (Coastal – Rs.217.60) for a container having length above 20 feet but upto 40 feet and US\$ 7.5 (Coastal – Rs.326.40) for a container having length above 40 feet per day or part thereof from the day following the date of stuffing/from the date of receipt till the date of removal of the containers. The cargo inside the container shall be charged demurrage at the rate of Rs.500/- per TEU per day or part thereof for the period of its stay in the Port. [No separate wharfage shall be recovered either on such container or on cargo inside the container.]
- (7) The Import loaded containers discharged at an Indian port other than Mumbai and brought to Mumbai by Rail/Road for giving delivery shall be charged Licence Fees as per Section 5 (E)(a) above. In the case of containers received by Rail, handling charges of US \$ 60 (Coastal – Rs.2611.20) per TEU shall be levied. Demurrage on the cargo inside the containers shall be charged as per Section 3.1.(B) of Chapter-III from the date of receipt. No wharfage on the cargo inside the containers shall be levied.
- (8) No Licence (Storage) Fees shall be levied on containers loaded with cargo and seized/detained by the Customs/DRI/CIU etc. from the day of its removal to the area allotted by the Board to the Customs for storage of such containers. Demurrage on the cargo inside the container shall be leviable as under :-
 

First 30 days of detention	: 20% of the applicable demurrage
31 <sup>st</sup> day to 60 days of detention	: 50% of the applicable demurrage
61 <sup>st</sup> day onwards of detention	: 100% of the applicable demurrage
- (9) Any consignee desires to clear FCL through private CFSs within or outside jurisdiction of the Commissioner of Customs, Mumbai shall remove the containers within 7 working days from the date of following the date of completion of vessel's import operation. On the cargo inside the container a consolidated charge of Rs.2400/- (Coastal – Rs.1440/-) per TEU shall be recovered. In case container is not removed within the said period of 7 working days the demurrage charges at the rate prescribed in Section 3.1. (B) of Chapter-III shall be levied on the cargo inside the container.
- (10) Demurrage charges on the cargo stuffed inside the container and subsequently destuffed and removed back to town shall be levied as per (5) above. No wharfage shall be levied thereon. Similarly, in the case of cargo stuffed inside the container and subsequently destuffed and again restuffed in the container and shipped on board the vessel, demurrage charges shall be levied as per (5) above till the date of restuffing of cargo inside the container and wharfage in terms of Section 3.1 (A) of Chapter-III shall also be levied on cargo inside the container.
- (11) Storage charges on abandoned FCL containers/ Shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container whichever is earlier subject to following conditions.
  - (1) The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
  - (2) If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/ MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
    - (a) the line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and

- (b) the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
- (3) The container Agent/ MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
- (4) Where the container is seized/ confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.
- (12) The container other than 'shipper owned container' shall be removed from the regular storage area and moved to Sales Warehouse / Overflow Sheds by the Port Trust at the cost and responsibility of the Main Line Operators (MLOs) and thereafter, the container can be destuffed before the empty containers are removed from the Trust's premises by the MLOs.

**5. (F) Charges payable for reefer points :**

- (1) For every reefer plug point allotted, a charge of US \$ 6.5 (coastal Rs. 282.90) per container per Unit of 4 hours or part thereof will be levied.
- (2) Reefer points will be allotted on per container/per point basis.
- (3) The combined Transport Operators/Masters, Owners or Agents of vessels shall provide their own cables from the sources of supply (plug points provided for the purpose) to the Reefer Container and shall employ their own qualified staff to connect the reefer container to this supply and attend on it when in use.
- (4) The Traffic Manager reserves the right to supply power to reefer containers and shall not be responsible for any loss whatsoever that the combined Transport Operators/Masters, Owners or Agents of vessels may incur in the event of the
- (a) failure of electric supply due to reasons beyond the control of the Mumbai Port Trust,
- (b) Mumbai Port Trust's inability to supply power in time, and
- (a) disconnect the supply without assigning any reason, should this become necessary for smooth operation in the Docks.
- (5) Persons employed to connect/disconnect and monitor reefer containers at the reefer power supply points shall have a licence issued by the Chief Mechanical Engineer of the Port.

**5. (G) Charges in respect of Port Trust labour supplied for stuffing or destuffing of cargo containers:**

	Per Container	
	<u>Foreign</u>	<u>Coastal</u>
(i) container having length upto 20'	US \$ 28.50	Rs. 1240.35
(ii) container having length over 20' but upto 40'	US \$ 57.00	Rs. 2480.65
(iii) Container having length above 40'	US \$ 85.50	Rs. 3721.00

**5. (H) Charges on Containerised Cargo**

- (1) Wharfage and demurrage as applicable under Sections 3.1 (A) and 3.1 (B) of Chapter-III shall be payable on import containerised cargo, excepting those destined to ICD and the FCLs cleared through Private CFS in terms of note (8) to Section 5 (E) above.
- (2) The term 'LCL' means the container containing cargo belonging to more than one consignee in the vessel's manifest and the term 'FCL' means container containing cargo belonging to one consignee in the vessel's manifest. The consignee means the person/firm/company in whose name the Bill of Lading is prepared.
- (3)
  - (i) In the case of containers, other than that destined to or received from ICD and the FCLs cleared through private CFS demurrage on cargo in container shall not accrue for seven working days in respect of FCLs and LCLs from the date following the date of completion of vessels import operation.
  - (ii) If FCL/LCL has not reached the notified area/destuffing point when the consignee approaches with the Bill of Entry having Customs order for examination of goods or for delivery, the consignee may make a Log Entry at the nominated area/destuffing point.
  - (iii) If the Log Entry is made on the basis that the container has not reached the notified area/destuffing point, no demurrage shall accrue from the date of Log Entry till the receipt of the container at the notified area/destuffing point plus three working days. No intimation regarding receipt of container at the nominated area/destuffing point will be given.
  - (iv) The consignee shall have to make a fresh Log Entry every twenty calendar days till the container reaches the notified area/destuffing point. If the consignee fails to make the fresh Log Entry on the twenty first day but makes fresh Log Entry after lapse of some period, demurrage on cargo inside the container shall be levied for the period not covered by the Log Entry. If the twenty first calendar day is a non-working day, being a Docks Holiday, consignee may make the Log Entry on next working day.
  - (v) If the FCL container, other than that destined to or received from ICD, transshipment containers and the FCLs cleared through private CFS, having reached the notified area has not been destuffed for no fault of the consignee, the consignee will be entitled to a remission in demurrage charges on obtaining the endorsement on the Bill of Entry as under :

Conditions to be fulfilled	Endorsement of the B/E by the Docks official	Non-accrual of demurrage.
(a) B/E to be presented with order for Customs examination of cargo and documents of title	Endorsement "Consignee presented document with orders for Customs examination, but goods could not be forwarded for examination" (reasons to be recorded in writing) to be made by the Shed Supdt., and signed by the Asstt. Manager	3 Calendar days including the date of presentation of B/E
(b) B/E to be presented with "Out of Customs charge" endorsement/ ready for clearance	Endorsement "Cargo not destuffed", (reasons for not destuffing the container should be recorded in writing) to be made by the Shed Supdt., and signed by the Asstt. Manager	3 Calendar days including the date of presentation of B/E.

(c) On presentation of B/E on the 2 <sup>nd</sup> occasion to the Shed Supdt., with endorsement of Customs "out of charge ready for clearance" on the 4 <sup>th</sup> calendar day mentioned in Col.(3) against (b) above.	Endorsement "Cargo not made available for delivery within the period of 3 calendar days as container could not be destuffed" (reasons to be recorded in writing) to be made by Shed Supdt., and signed by the Asstt. Manager.	3 Calendar days beyond the period as at (b) above.
--	---	--

- (vi) If the LCL container is not destuffed and the consignee approaches on lodgement of document of title to the concerned CDO and the B/E having the Customs orders for examination or for delivery, the consignee may make a Log Entry at the notified area and continue to make fresh Log Entry/Log Entries every twenty calendar days till the container is destuffed. If the twenty first calendar day is a non-working day being a Dock Holiday, consignee may make the Log Entry on the next working day. No demurrage shall accrue for the period covered by Log Entry and for 3 working days following the commencement of destuffing of each container. No intimation regarding destuffing of the container will be given.

- (4) On export cargo received in the Docks, for shipment in containers, wharfage charges and demurrage charges under Section 3.1 (A) and Section 3.1. (B) of Chapter-III shall be levied upto the date of stuffing of cargo in container and not thereafter.
- (5) Wharfage on cargo inside the export loaded container received from other than port premises excluding container received from ICD shall be charged Rs.1000 (Coastal Rs.600/-) for a container having length upto 20 feet, Rs.1500 (Coast Rs.900/-) for a container having length upto 40 feet and Rs.2000 (Coastal Rs.1200/-) for a container having length over 40 feet.

#### GENERAL NOTES :

- (i) Mafis and imported chassis shall be treated on par with containers of equal sizes for levy of all charges under this Section and if the same are taken back on board the vessel from which they have been discharged, no charges shall be levied.
- (ii) Transshipment and same bottom containers shall be treated on par with import containers for levy of licence fees for storage.

**CHAPTER – VI****CHARGES LEVIABLE AT BUNDERS**

Bunder limit means such portion of the wharves and land adjoining the wharves set aside for goods in transit. A wharf may extend to 15.25 meters measured from the wharf front.

**6.1. LICENCE FEES**

(A) Licence fees will be levied on vessels registered and vessels using Bunders as under :

Sl. No.	Description of vessel	Basis of charging	Monthly Licence Fees per GRT (Rs.)
1.	Fishing vessels and Trawlers	Rate per Gross Registered Tonnage	18.75
2.	Vessels using New Ferry Wharf other than Passenger Boats	-do-	50
3.	(a) Passenger Boats	-do-	18.75
	(b) Catamarans and Hovercrafts	-do-	31.25
	(c) Pleasure Crafts	-do-	37.50
4.	Other vessels including Barges not covered in the above categories	-do-	43.75

**NOTES**

- (1) Licence Fees on annual basis shall be 8 times the rates prescribed as above.
- (2) Vessels using the Port Trust Bunders for the purpose of working cargo, undergoing survey, repairing or idling, shall pay Licence Fees as prescribed at 'A' above at the MBPT Cash Collection Centre and obtain an endorsement on the Licence Book. However, the Vessels occupying the Wharf/Hard for repairs on its keel or jacked up on the wharf / hard for changing side plates etc. or being constructed will be charged Rs. 3.75 per day per GRT from the date of occupation of the hard for the purpose of construction / repairing.
- (3) Vessels must always carry with them the Licence Book which shall be presented for inspection whenever so demanded by the MBPT officials authorized for such inspection.
- (4) Default in adherence to the provisions contained in Notes (1) to (3) above shall render the vessels being distrained or arrested and sold in accordance with the provisions contained in the Major Port Trusts Act, 1963 (Act No. 38 of 1963) or the Indian Ports Act, 1908 (Act No. 15 of 1908) and Regulations that may be prescribed thereunder.
- (5) Payment of charges under this Section shall not entitle a vessel to take up or retain any particular position, in a basin, alongside a wharf or the approach there to, a Hard, Flat or Wharf or any other portions of the Bunder premises.
- (6) Annual Licence Fees will not be levied on the following craft provided they do not ply for hire :

Customs, Water Police, the Central or any Provincial Government and Surveyors. Also fenders and launches of Shipping Companies employed in connection with the inspection of crew and landing or embarking passengers from their own vessels.

- (7) Monthly licence fee shall be charged from the date of registration of the boat/trawler at the Bunder, valid for one month thereafter.
- (8) Vessels opting to pay Licence Fees on monthly basis shall pay the fees immediately on their arrival at the Bunders and shall not leave the bunders without payment of the fees due from them. Default in adherence to this provision shall render recovery of interest from the owners at the rate prescribed at Clause 1.2 (v) of the general terms and conditions at Chapter-I ibid.
- (9) Licence fee for use of Bunders shall not be levied separately on vessels which pay licence fee for water conveyance under Section 2.10. II of Chapter-II ibid.

**(B) Licence Fees on users and ancillary trade at New Fish Jetty and New Sassoon Fish Harbour and Old Sassoon Dock.**

Sr. No.	Activity	Rates (In Rupees)
1.	Ice Crushing Machine	7500 per annum
2.	Fish Auctioneers	9375 per annum
3.	Hand Carts	375 per annum
4.	Ice Suppliers	5000 per annum
5.	Water Supplier	7500 per annum
6.	Transport / Vehicles Licensing	(a). 625 per truck per annum (b). 25 per truck per day if permit at (a) above is not held
7.	Weighing Scale (Katawala)	5000 per annum

**NOTES**

- Only valid licence holders shall be allowed to carry out above activity
- The licences shall be renewed on annual basis.
- Registered fishermen's Co-operative societies will be granted rebate of 50% in the above licence fees.

6.1

**WHARFAGE**

On cargo handled at Hay Bunder, Haji Bunder, Malet Bunder and New Ferry Wharf (except Fish Jetty) and such other Bunders as may be notified separately, wharfage per tonne will be recovered as under :

	Description	Rupees	
		Foreign	Coastal
(a).	Hazardous cargo	25.00	15.00
(b).	Non-Hazardous cargo excluding salt	15.00	9.00
(c).	Salt	3.75	2.25
(d).	Petroleum products	12.50	12.50
(e).	Thermal Coal	25.00	25.00
(f).	Coal other than thermal coal	25.00	15.00
(g).	Steel	25.00	15.00

**6.3. DEMURRAGE**

- (I). On cargo handled at Hay Bunder, Haji Bunder, Malet Bunder and New Ferry Wharf (except Fish Jetty) or such other Bunders as may be notified separately, demurrage shall be charged as follows:

Description		Rate per tonne per day or part thereof
		Rs.
(a)	Hazardous Cargo	20
(b)	Non-Hazardous Cargo	5
(c)	Coal	20

- (II). No demurrage shall be recovered on cargo landed at other Bunders. Cargo landed at other Bunders, however, shall be removed from wharf on the day of landing either by direct delivery or by shifting to importers premises. The export cargo shall be allowed to be kept on wharf on the day of shipment.

**Notes:**

- (1) Any consignee or shipper or his agent found shipping or removing cargo from any of the Trustees' Bunders without first paying the wharfage and any other charges due shall be liable to pay double the charges laid down for the same in the Scale of Rates charged at the Bunders.
- (2) Wharfage will be assessed on the gross weight of the goods as shown in the invoices and specifications together with Customs documents and Import and Export Applications.
- (3) The charges under the Scale of Rates as above will not be leviable on goods stored at the Bunders and removed thereto under the provisions of Docks Bye Law No. 53
- (4) The Board of Trustees do not provide labour at the Bunders for the landing shipping or removal of goods. All goods lying at the Bunders remain there at the risk of the consignee or shippers and are in their charge.
- (5) Charges on containers and containerized cargo shall be assessed in accordance with the Scale of Rates charged at the Docks.
- (6) The minimum charge recovered in any Application-cum-Bill or Bill should not be less than Twenty Rupees.
- (7) Demurrage charge on both import and export cargo/container shall not accrue for the period when the port is not in a position to deliver cargo/container when requested by the users.

**CHAPTER – VII****CHARGES FOR BREAKING, CONSTRUCTION AND  
REPAIR OF VESSELS AT BUNDERS:****7.1. Charges for Ship-Breaking:**

In respect of vessels being broken up on the Port Trust Hards the charges will be recovered from the date of beaching as under:-

Sr. No.	Description	Rate per day per LDT
(1).	For the period from the date of beaching to the date of preceding the date of commencement of breaking.	Rs. 4.125
(2).	For the regulated period of the vessel. (The regulated period shall be one month per 800 LDT.)	Rs. 6.25
(3).	If the vessel continues breaking beyond the regulated period as at (2) above.	Rs.12.50 for one month for vessels upto 3000 LDT and for two months for the vessels above 3000 LDT.
(4).	For the period beyond the period of extension as at (3) above	Rs. 25/-

**Notes:**

- (1). Charges mentioned above shall be recovered on the total LDT of the vessel for the entire period of occupation.
- (2). The month for the purpose of regulation shall be reckoned from the date of commencement of breaking to the preceding date in the following month eg. 10<sup>th</sup> April to 9<sup>th</sup> May.
- (3). The initial regulated period is determined considering 800 LDT or part thereof per month e.g.  

Vessels upto 800 LDT	-	1 month
801 – 1,600 LDT	-	2 months
1,601 – 2,400 LDT	-	3 months

and so on in the multiple of 800.
- (4). Vessels which are completely broken and removed prior to the expiry of the regulated period will be granted a rebate in the form of refund of part of the charges recovered under (2) above. The percentage of rebate shall be worked out as under:-

(Regulated period, in days) - (No. of days actually taken)

(Regulated period, in days)

The rebate as worked out above will be subject to a ceiling as under depending upon the size of the ship:

Size of the ship	Maximum rebate admissible in percent of the total charges recovered
LDT upto 8000	25%
LDT above 8000	40%

**7.2. Charges for Construction & Repair of vessels:-**

Vessels including boats, tonies, hodies, rafts pontoons, tank barges, dump barges and other craft being constructed or fitted out in the Port Trust hard or anywhere on wharf will be charged Rs.3.75 per day per GRT from the date of occupation of the hard for the purpose of construction/repairing.

**Notes:**

- (1). A vessel shall be deemed to be on a hard when she has been beached in a position approved by the MBPT or its authorised person alongside or as near as possible to the Bunder pursuant to the application made by the Owner of the vessel for the purpose.
- (2). Failure to make payment of MBPT charges shall be deemed to be a default and the Board reserves the right to arrest the vessel or the unbroken part of it and take over the broken up material of the vessel if any, lying in MBPT Premises. The vessel/unbroken part of the vessel and all other material so arrested and taken over shall be disposed off by the Board in accordance with the provisions of MPT Act, 1963. The sale proceeds will be first utilized to cover MBPT charges, including expenses of sale and disposal methods employed. Deficit, if any, will be recoverable from the ship-breaker. Surplus, if any, will be paid to the ship-breaker as per rules.
- (3). Charges for construction of vessels will be recovered on the GRT of the vessel as certified by the Mercantile Marine Department for which purpose the requisite certificate of registration shall be produced for the inspection of the MBPT within one month from the completion of construction and the launching of the vessel. In case of such crafts as are not registered with any statutory authority, the charges will be levied on the contractual Dead Weight Tonnage.
- (4). All charges for ship-breaking shall be payable in advance initially for a period of three months. If the work is not completed within three months, the further charges shall be payable in advance for every month till completion.
- (5). A vessel launched from the hard and lying in the adjoining Bunder basin for fitting out or any other purpose will be charged licence fees at Rs.12.50/- per GRT per day and in the case of unregistered craft on the DWT.
- (6). No vessel shall be constructed or assembled or fitted out (repaired) on a Port Trust hard without the prior permission of the MBPT or its authorised person, permission for which shall be granted only after a deposit equivalent to three months charges calculated on the contractual DWT of the vessel has been collected from an intending party and which deposit shall be refunded to the party on completion of the construction of the vessel and submission of certificate as mentioned at Note (3) above.
- (7). Charges due on construction of a vessel shall be paid at regular monthly intervals based on contractual DWT of the vessel and all charges due on the construction shall be paid before the removal of the vessel from the basin or the hard.

**CHAPTER – VIII****CHARGES LEVIABLE FOR OPERATION OF CATAMARANS,  
HOVERCRAFT, SPEED-BOATS ETC.****8.1. Passenger Fee**

- (i) Rs. 6.25 per passenger for peak hour service (9.00 a.m. to 11.30 a.m. and 5.00 p.m. to 8.00 p.m.)
- (ii) Rs. 3/- per passenger for non-peak hour service
- (iii) Charges to be worked out at 30% of passenger capacity in respect of the routes served between Gateway of India and Mandwa and at 60% of passenger capacity in respect of all other routes.
- (iv) Charges to be recovered per month basis in advance taking into account the slots allotted and capacity of craft (irrespective of whether the services are operated or not or actual number of passengers)

**8.2. Other charges such as licence fee and port dues as per respective scale of rates.****Notes:**

- (1). Charges as above will have to be paid by the operators for eight months only in respect of the catamarans/ hovercrafts plying between Gateway of India and Mandwa. In respect of other routes the charges will have to be paid by the operators of catamarans, hovercrafts, speed boats, etc. making use of the two jetties, for the entire year, including monsoon.
- (2). Three months charges to be recovered as security Deposit
- (3). Maximum fare has to be approved by the MBPT or the person authorized by it.
- (4). All the operators shall use the common booth for sale of tickets.
- (5). The route for operation of the hovercraft/catamaran services through Mumbai Harbour will be as advised by the MBPT or its authorised person.
- (6). In the event of the parties committing any breach of the terms and conditions or any direction of the MBPT or the person authorized by it, the arrangement shall be liable to be terminated forthwith.
- (7). The operator shall obtain licence in respect of every vessel under the provisions of Port of Mumbai Passenger Boats Rules 1962 and shall comply with all provisions of said Rules
- (8). As regards the functioning of tidal observatory, the operators shall also comply with the following :
  - (i) Any air cushion in water created due to operation of hovercraft may affect the height of tides that are recorded. If such effects are observed, the party shall carry out at their own cost such remedial measures as may be suggested by the Director General, Survey of India;
  - (ii) Utmost precaution should be taken by them to ensure that no foreign material/wastages are thrown into the sea water which may result in reduction in the height of water; and
  - (iii) No oil/gasoline should be thrown in the water that may change the density/salinity of the water.
- (9). Operation of the catamarans/ hovercraft, etc. shall not cause any pollution. Any failure to ensure this would attract not only recovery of expenses incurred to clear/neutralise the pollutants, but also penal action.

## CHAPTER - IX

**MISCELLANEOUS CHARGES****9.1.A. Telephone Charges**

No charges will be levied for the telephone provided for the vessel's use.

**9.1.B. Labour Charges**

	Charges
Labour charges shall be payable on goods, the cost of handling of which has not been specified elsewhere in this Scale of Rates	Rs. 20 per tonne

**9.1.C. Copy of an Application-Cum-Bill**

Rs. 10 per copy

**9.1.D. Charges for supply of Fresh Water by the port**

Charges for supply of fresh water to the vessels berthed at the Docks and at Jawahar Dweep and Pir Pau shall be recovered at the rate of Rs. 150 for 1000 litres.

**9.1.E. Supply of Water by Licensed agencies**

Charges for supply of water by licensed agencies will be levied at the rate of Rs. 30/- per 1000 liters for use of MBPT facilities.

**9.2.A. Permits for Motor Lorries, Mobile Crane etc. to ply in the Docks (vide Docks Bye-Law No. 130)**

	Charges
<b>1. Motor Lorries and Local Chassis</b>	
(i) Fresh permits and renewals for every quarter	Rs. 80 each
(ii) Duplicate	Rs. 60 each
(iii) Fresh permits and renewals valid for the day of issue	Rs. 20 each
<b>2. Mobile Cranes and Forklifts</b>	
(i) Fresh permits and renewals for every quarter	Rs. 400 each
(ii) Duplicate	Rs. 60 each
<b>3. Container handling equipments</b>	
(i) Fresh permits and renewals for every quarter	Rs. 1000 each
(ii) Duplicate	Rs. 100 each

**9.2.B.** Consignees, Owners and Importers of iron & steel, other cargoes and container removed from the Docks under Docks Bye Law No. 60A shall be charged for such removal at the rates as may be sanctioned by the Board from time to time and notified in at least two local newspapers. The rates will take effect from the date of their sanction by the Board.

**9.3.A. Charges payable at Passenger Berths by visitors**

For a bonafide visitor to the passenger berth in the Docks on the day of embarkation and disembarkation of the passengers.	Rs. 50 per head
--	-----------------

**9.3.B. Embarkation and disembarkation charges**

Embarkation and disembarkation charges at the rate of Rs.150.00 for embarkation and Rs. 150.00 for disembarkation per passenger at the Docks from cruise vessels will be levied.

**9.4. Charges for use of pipelines from Pir Pau Manifold to Sewree 'O' point/Hay Bunder/Indira Dock/Naval Dock Yard**

Description of pipelines	Charges per 30 minutes or part thereof (in Rs.)
SKO	3495
HSD	3495
Bunker/Black Oil line	3495
Flushing Line	1748
Facility Utilisation (Utilisation of facilities like manifold when main line is not utilised)	699

**NOTES :**

- (i). Cancellation of requisitions will be treated as an operation once port issues its readiness for the operation and charges as applicable will be levied for the period from the time of readiness till the time of stoppage of operation
- (ii). Requisitioner for the line/facility will be billed
- (iii). Time consumed for flushing operations shall not be treated as an operation

-----